

GRANDE SOCIÉTÉ

DES

CHEMINS DE FER RUSSES.

NOTICE.

CARTE DES CHEMINS DE FER RUSSES.

DOCUMENTS OFFICIELS.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ :

SAINT-PÉTERSBOURG.

SUCCURSALES :

PARIS, LONDRES, AMSTERDAM, BERLIN.



GRANDE SOCIÉTÉ

DES

CHEMINS DE FER RUSSES.

NOTICE.

SOMMAIRE.

	Pages.
Notice	V
Carte des Chemins de fer russes.	
Ukase impérial au Sénat dirigeant	3
Acte contenant les conditions fondamentales de la concesssion	7
Statuts	27

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM. A. Levschine, Conseiller privé et Sénateur, *Président*;

Baron de Stieglitz, Conseiller d'État actuel, } *Vice-Présidents*;
Thomas Baring, Banquier à Londres, }

L. Tegoborski, Conseiller privé actuel et membre du Conseil de l'Empire;

B. Danzas, Conseiller privé et Sénateur;

A. Timachef, Général-Major à la suite de S. M. l'Empereur;

Comte V. Bobrinski, Aide-de-Camp de S. M. l'Empereur;

Prince S. Kotchoubey, Conseiller d'État en retraite;

A. Abaza, Major en retraite;

D. Polejayef, Conseiller de commerce;

S. Gwyer, Négociant, membre du Conseil de commerce;

Ernest Sillem, Associé de la maison Hope et Cie, à Amsterdam;

Guillaume Borski, Banquier, à Amsterdam;

Francis Baring, Banquier à Londres;

Henri Hottinguer, Banquier et Vice-Président du Chemin de fer de Paris à Lyon;

Isaac Pereire, Administrateur du Chemin de fer de Paris à Lyon;

Baron Seillière, Banquier à Paris;

Auguste Thurneyssen, Administrateur des Chemins de fer de l'Ouest en France;

Et Louis Fould, Banquier à Paris.

Les Fondateurs ont confié l'étude préliminaire du réseau des Chemins de fer russes concédés à la Société à plusieurs Ingénieurs des Corps Impériaux des Ponts et Chaussées et des Mines :

MM. Collignon, Inspecteur général des Ponts et Chaussées ;
Sauvage, Ingénieur en chef des Mines ;
Coumes, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;
Clapeyron, Ingénieur en chef des Mines ;
Le Chatelier, Ingénieur en chef des Mines.

Les trois premiers ont étudié sur place les éléments de l'entreprise, et c'est sur leur avis favorable qu'un traité est intervenu entre le Gouvernement et les Fondateurs.

La Notice ci-jointe est le résumé des observations et des conclusions des Ingénieurs consultés par la Compagnie.

NOTICE.

Ainsi, moyennant une voie ferrée continue à travers vingt-six Gouvernements, se trouveront reliés : trois capitales, nos principaux fleuves navigables, les centres de nos excédants agricoles et deux ports accessibles presque toute l'année sur les mers Noire et Baltique; l'exportation sera facilitée, les transports et l'approvisionnement intérieurs seront assurés.

(*Ukase de Sa Majesté l'Empereur Alexandre II, adressé au Sénat Dirigeant.*)

Conditions fondamentales de la concession.

Par un Ukase en date du 26 janvier (7 février) 1857, Sa Majesté l'Empereur de Russie a concédé à la Compagnie constituée sous la dénomination de : *Grande Société des Chemins de fer russes*, un réseau de Chemins de fer ayant un développement total d'environ 3,900 verstes (4,162 kilomètres) (1) et composé des lignes suivantes :

1° Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie;

2° Embranchement à ouvrir entre cette ligne et la frontière prussienne vers Kœnigsberg;

3° Ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau;

4° Ligne de Moscou à Théodosie;

5° Ligne de Moscou à Nijni-Novgorod.

Aux termes de l'acte de concession, il est accordé à la Compagnie, pour l'exécution de ses travaux et la mise en exploitation des Chemins de fer concédés, un délai de dix ans, pendant lequel la Compagnie jouira des portions de Chemins successivement livrées à la circulation.

(1) La verste vaut 1,067 mètres.—Voir, du reste, aux pièces justificatives, sous le n° 9, le Tableau contenant la conversion des mesures et monnaies russes en mesures et monnaies françaises.

C'est à l'expiration de ces dix années que commence à courir la durée de la concession, qui est fixée à quatre-vingt-cinq ans, en sorte que la Compagnie aura la jouissance du réseau entier pendant une durée moyenne de quatre-vingt-dix ans.

Le Gouvernement garantit à la Compagnie, pendant toute la durée de la concession, un minimum d'intérêt de 5 p. 0/0 des dépenses nécessaires pour l'exécution et la mise en exploitation des Chemins de fer (1).

Ces dépenses, qui ont été déterminées à l'avance avec une équité bienveillante de la part du Gouvernement russe, ont été calculées d'accord entre lui et la Compagnie dans le but de mettre celle-ci à l'abri de tout mécompte et de toute éventualité; elles sont indiquées au traité et elles comprennent non-seulement les sommes qui doivent être employées dans la construction proprement dite, mais de plus celles que la Compagnie devra payer aux actionnaires, pour intérêt à 5 p. 0/0 de leurs versements, pendant l'exécution des travaux.

Enfin, le réseau concédé a été divisé en sections, pour chacune desquelles la garantie d'intérêt commencera à courir à dater du jour où cette section aura été livrée à l'exploitation.

Ainsi, contrairement aux usages adoptés, notamment en France où la garantie d'intérêt accordée par l'État n'est applicable qu'après l'achèvement complet des travaux, et pour une période de 50 ans seulement, la garantie stipulée en faveur de la Compagnie est successive et s'applique à la période réservée à la construction. Cette garantie embrasse la durée entière de l'entreprise et comprend même les intérêts payés pendant la construction. Cette dérogation aux précédents est la conséquence de l'importance de l'entreprise et de la longue durée assignée aux travaux.

(1) Ce minimum comprend nécessairement l'intérêt et l'amortissement des actions.

Si, de ce minimum, on se trouvait dans le cas de déduire l'amortissement des actions après la période de construction des 10 premières années, ce prélèvement ne serait que de 1/12 0/0, fraction nécessaire pour amortir en 85 ans.

Durant cette période, la Compagnie est affranchie de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, sur les locomotives, tenders, waggons, et, en général, sur tous les objets, de quelque nature qu'ils soient, nécessaires au premier établissement d'un Chemin de fer et à l'installation de son matériel d'exploitation.

Pour faire comprendre la portée de cette clause, il faut faire remarquer que ce sont moins des capitaux que la Russie demande à l'Europe occidentale que le concours de son expérience et des puissants moyens dont elle dispose pour une bonne, prompte et économique exécution, et qu'en fin de compte, l'Angleterre, la France et l'Allemagne peuvent être assurées de payer en rails, machines, voitures et matériel de toute sorte, une portion notable de la participation qu'elles prendront à la grande œuvre des Chemins de fer russes.

Enfin, des prix de faveur, fixés à la limite du prix de revient, seront accordés à la Compagnie pour tous les transports qu'elle aurait à effectuer, pour les besoins de ses travaux, sur le Chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, exploité par l'État.

Les tarifs sont analogues à ceux adoptés en France et en Allemagne; le principe des tarifs différentiels est expressément consacré (1).

Le Gouvernement s'est réservé la faculté de racheter la concession ; c'est le principe consacré par la législation française et par celle de plusieurs autres pays. Mais il ne pourra exercer cette faculté qu'après vingt ans à dater du terme fixé pour l'achèvement des travaux, c'est-à-dire après trente ans à dater de la signature de l'Ukase. Le prix du rachat sera réglé par une annuité à payer à la Compagnie pendant tout le temps restant à courir sur la durée de la concession, et calculée sur les produits de l'exploi-

(1) Pièces à l'appui, n° .

tation au jour de la reprise par l'État sans que cette annuité puisse être en aucun cas inférieure à l'intérêt garanti. Toutes les additions faites par la Compagnie à son matériel pendant cette longue période lui seront d'ailleurs remboursées.

72,000,000 fr. de travaux déjà exécutés sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie sont abandonnés à la Compagnie, qui les remboursera seulement par le partage avec l'État des bénéfices au delà de 5 p. 0/0 réalisés sur cette ligne, et sans qu'aucun prélèvement semblable ait lieu pour les autres lignes.

Ainsi telles sont les conditions fondamentales du traité intervenu entre le Gouvernement russe et la Compagnie :

1° Jouissance du réseau entier ou, en cas de rachat, après trente années, d'une annuité équivalente à son revenu, pendant une durée moyenne de quatre-vingt-dix ans;

2° Garantie portant sur toute la durée de la concession, y compris même la période de construction, d'un minimum d'intérêt de 5 p. 0/0 ;

3° Affranchissement de tous droits de douane ou autres pour tous objets destinés à la construction et à l'installation des Chemins de fer ;

4° Prix limités au prix de revient pour le transport des mêmes objets sur le Chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou ;

5° Abandon des travaux déjà exécutés sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie ;

6° Cession gratuite des terrains vagues appartenant à la Couronne.

La Compagnie est autorisée par l'acte de concession et par ses Statuts à joindre à son entreprise toutes celles qui pourraient en favoriser le développement, telles que terrains, usines, docks, mines, voies de correspondance, entreprises de transport sur terre, sur les voies navigables intérieures et sur mer. — Cette dernière faculté lui permettra, au besoin et avec son propre matériel, de donner à son trafic toute l'extension et toute la régularité possibles, sans la

rendre tributaire des entreprises qui pourraient se créer pour exploiter la situation nouvelle faite au commerce d'exportation par l'établissement des Chemins de fer.

Les Statuts ont prévu l'inconvénient qu'il y aurait à jeter à la fois sur le marché tous les titres d'une entreprise aussi considérable.

Les émissions d'actions auront lieu par séries successives. Un droit à la souscription des séries suivantes est réservé aux actions précédemment émises.

La moitié du capital pourra être réalisée sous forme d'obligations.

Les Statuts sont établis sur les mêmes bases que ceux des Compagnies françaises. Les actionnaires étrangers ont toute facilité pour se faire représenter dans les assemblées générales, et un comité, siégeant à Paris et formé au moins de neuf administrateurs étrangers, prend une part active à tous les actes importants de l'administration.

Les titres sont négociables sur les différentes places d'Europe, les intérêts et dividendes y sont également payables à un change fixe qui ne pourra être modifié qu'après une période de dix années.

Ces facilités exceptionnelles donnent à ces titres un caractère de généralité qui en assurera le classement par toute l'Europe.

Ces bases de la constitution de la Société indiquées, nous allons jeter un coup d'œil rapide sur la situation économique de la Russie, sur les services qu'est appelé à rendre le réseau concédé et sur les conditions spéciales qui assurent le succès et la prospérité de l'entreprise.

Division de la Russie sous le rapport agricole et industriel.

Le réseau des Chemins de fer concédés à la Compagnie est tracé sur une carte annexée à la suite de cette notice (1). On y re-

(1) Pièces à l'appui, n° 1.

marque une division indiquée sur la plupart des cartes industrielles et agricoles de la Russie, et d'après laquelle le territoire à desservir par les voies nouvelles se trouve partagé en quatre régions : *Région des forêts; Région des manufactures; Région des céréales; Région des steppes ou de l'élève du bétail.*

Ce partage constate une grande inégalité dans la distribution des produits sur le territoire de l'Empire. Il convenait donc d'en tenir grand compte quand il s'est agi de tracer en Russie les artères principales d'un vaste réseau de Chemins de fer.

En fait, au Nord, dans la *Région des forêts*, la terre ne produit ni assez de grains ni assez de viande pour la consommation locale.

Les Gouvernements de Saint-Pétersbourg, de Novgorod, de Pskow, de Vitebsk, de Vilna, et plusieurs autres, n'obtiennent pas, par une culture difficile, une quantité de grains suffisante pour leur subsistance.

Le déficit habituel est comblé par des apports des Gouvernements du Sud, autant du moins que peuvent le permettre les moyens de transport dont on dispose.

La *Région des manufactures*, et particulièrement les Gouvernements de Kaluga, de Twer, de Moscou, de Wladimir, qui ne produisent pas assez de grains pour les besoins de leurs habitants, tirent aussi des provinces du Sud une grande partie des céréales qu'ils consomment. Cette région reçoit également du Sud la viande et le sel, et une masse énorme de matières premières en laine, en lin, en huile, en peaux, etc. En retour, elle expédie aux provinces du Sud, par quantités considérables, et les articles de la fabrication moscovite et les produits manufacturés ou denrées exotiques que le commerce étranger introduit jusqu'au centre de l'Empire par la Duna, le Niémen et la Vistule.

Moscou, la métropole industrielle et commerciale de la Russie, est à la fois la résidence de grands capitalistes, le centre manufacturier le plus considérable de l'Empire et le dépôt général des principaux objets du commerce intérieur, des matières pre-

mières et des objets de consommation apportés par le commerce extérieur (1).

Dans la *Région agricole*, dans cette zone dite *des terres noires*, dont les Gouvernements de Kursk, d'Orel, de Poltava, de Charkow et de Woronège occupent le centre, les produits du sol, grâce à une fécondité exceptionnelle sous un climat favorable, dépassent toujours de beaucoup les besoins de la consommation locale. Ces besoins largement satisfaits, il reste, même sur les récoltes médiocres, un excédant disponible à répandre dans les autres parties de l'Empire ou à livrer à l'exportation. Il y a toujours là une réserve considérable en grains, qui, après les années de bonne récolte surtout, encombre les magasins, entretient l'avilissement des prix, et se dissipe en grande partie par une déperdition, qui se compte, dans ces périodes d'abondance, par millions d'hectolitres.

Enfin, la *Région des steppes* vit surtout de la production du bétail et de celle des laines et du suif qui s'y rattachent.

C'est d'ailleurs dans cette région qu'on recueille une grande partie du sel consommé en Russie ; on y fait, sur les bords de la mer d'Azow, des salaisons qui se répandent dans le nord de l'Empire.

Cette région présente encore un intérêt tout spécial. On y trouve sur le Don et le long de son affluent, le Donetz, des gisements considérables d'anthracite et des mines de houille dont l'exploitation est à peine attaquée faute de voies de transport, et qui sont appelés à jouer un rôle très-important dans l'avenir industriel de la Russie.

La Crimée, enfin, dans laquelle pénètre la ligne du Sud, récolte des fruits et des vins, qui se consomment dans le Nord, et dont l'établissement des Chemins de fer développera rapidement la production.

(1) Pièces à l'appui, nº 2.

Ce simple aperçu montre quelle est, pour la consommation intérieure, la dépendance mutuelle des différentes parties de l'Empire et l'obligation impérieuse de longs et pénibles transports pour approvisionner les populations du Nord des objets de première nécessité qui abondent dans le Sud.

Transports dans l'intérieur de la Russie.

Les voies de navigation intérieures ont été jusqu'ici les seules voies économiques de transport de la Russie. Ses travaux de canalisation artificielle sont, d'ailleurs, largement conçus, et dans des vues d'ensemble et de grandeur comme il convient à un vaste et puissant empire.

Ainsi, pour s'en tenir à la dépendance nécessaire des provinces du Nord par rapport à celles du Sud, les relations qui en résultent sont aujourd'hui desservies par deux grands systèmes de canaux à points de partage.

L'un de ces systèmes forme, par Rybinsk, une triple communication navigable entre la Néva et le Volga. C'est le complément de la pensée de Pierre le Grand lorsqu'il portait sur la Néva la capitale de l'Empire. Pour cette puissante et prévoyante volonté, l'avenir de Saint-Pétersbourg était lié à la jonction de la Néva au Volga, ce fleuve magnifique qui forme, sur près de 3,600 kilomètres, la principale route commerciale intérieure de la Russie.

L'autre système unit au Dniéper la Vistule, le Niémen et la Dwina, et formerait ainsi une triple jonction de la mer Noire à la mer Baltique, si les travaux projetés pour tourner les cataractes qui existent sur le Dniéper, à l'aval de Kiew, étaient exécutés.

Tels sont, du Nord au Sud, et en faisant abstraction du Chemin de fer monumental que l'Empereur Nicolas a fait construire entre Saint-Pétersbourg et Moscou, tels sont les principaux instruments de la circulation commerciale. Les populations placées sur le parcours ou dans le rayon d'activité de ces grandes voies de naviga-

tion s'en servent pour échanger les produits de leurs industries et pour se procurer le grain que le sol rebelle leur refuse. Mais il n'en est pas de même des populations éloignées des voies navigables : elles n'ont pour ressource que les transports par terre, sur essieux pendant l'été ou en traîneaux sur la neige pendant l'hiver.

Or, les transports sur les chemins de terre sont plus difficiles en Russie que dans aucune autre partie de l'Europe, à cause de l'immense étendue des distances à parcourir et des masses de produits encombrants et volumineux à transporter sur des routes qui n'existent que de nom, ou qui, à très-peu d'exceptions près, sont dans un état peu favorable à la circulation.

Quant au traînage, il fait payer cher ses services : dans les circonstances ordinaires, et lorsque les besoins n'ont rien de pressant, le transport en traîneau revient au taux de 20 à 25 centimes par tonne et par kilomètre; mais dans les moments de presse, quand la demande abonde, les prétentions des transporteurs ne connaissent plus de limites, et le traînage monte alors à des prix si exorbitants que toutes les combinaisons du commerce se trouvent bouleversées et les transactions forcément arrêtées.

Quelques rapprochements entre les prix des céréales à une même époque peuvent faire apprécier les conséquences d'une pareille situation :

Ainsi, il est rare que le prix du seigle tombe au-dessous de 10 fr. l'hectolitre dans le Gouvernement de Vitebsk, et il arrive qu'on paye au détail la farine de seigle 2 fr. l'hectolitre dans le Gouvernement de Kursk, à 6 ou 700 kilomètres plus loin ;

En 1843, le grain manquant dans les Gouvernements du Nord, particulièrement en Esthonie, l'Empereur autorisa l'importation des blés étrangers, pendant que la farine de seigle se vendait 2 fr. 40 c. l'hectolitre dans le sud de l'Empire.

En 1845, on payait 20 fr. l'hectolitre de seigle dans le Gouvernement de Pskow, et 3 fr. seulement dans celui d'Orel;

Dans le centre de l'Empire, les propriétaires s'estiment heureux de vendre leur seigle au prix de 2 fr. à 2 fr. 40 c. l'hectolitre, et souvent 1 fr. 60 c., tandis que le prix moyen est de 7 à 8 francs dans les parties de l'Allemagne qui s'approvisionnent en Russie;

En un mot, telle est la difficulté des transports à l'intérieur, que la situation peut se résumer ainsi : toujours l'abondance et habituellement l'encombrement dans le Sud, toujours l'insuffisance et souvent la disette dans les Gouvernements du Nord.

Cette difficulté des transports à l'intérieur a évidemment une influence décisive sur la répartition du commerce extérieur, et en particulier du commerce d'exportation.

Les ports de la mer Noire et de la mer d'Azow, plus rapprochés du pays de production, attirent à eux les céréales; le port d'Odessa, notamment, les reçoit par le Dniester de la Podolie et de la Bessarabie.

Ici encore on peut constater les fâcheux résultats, pour le commerce russe, de l'état arriéré des moyens de transport. Le blé, qui vient à Odessa des provinces polonaises et de la Podolie, y est en grande partie amené dans de petites charrettes de la construction la plus primitive ; elles sont tirées par une paire de bœufs et contiennent de 8 à 10 sacs de blé ou environ 10 hectolitres. Pendant les premiers mois de l'exportation, il arrive ainsi par jour à Odessa des centaines de charrettes, après un long et pénible trajet qui dure de 6 semaines à 3 mois, et parfois davantage encore. On s'explique ainsi aisément que des blés livrés sur place en Pologne à 2 et 3 francs l'hectolitre se vendent 10, 12, 15 et même, dans les années de cherté, 18 francs sur le marché d'Odessa.

Quant aux ports de la Baltique et du golfe de Finlande, ceux qui ne sont desservis que par des routes ne prennent qu'une part insignifiante au mouvement commercial de l'Empire, qui appar-

tient presque tout entier, pour la Baltique, à Saint-Pétersbourg et à Riga, parce que ces deux ports communiquent avec l'intérieur par des voies navigables ; mais, outre que la rigueur du climat interdit toute navigation du côté de la mer comme du côté de l'intérieur, pendant plus de six mois chaque année, ces interruptions sont encore aggravées par les lenteurs et par l'incertitude des arrivages.

Il faut plusieurs mois pour amener par le Volga et par les canaux les produits du Sud à Saint-Pétersbourg ; et quand ces produits doivent prendre la mer, ils arrivent souvent trop tard pour être expédiés à leur destination définitive. En 1847, notamment, de nombreux achats de grains pour l'étranger ne purent être livrés à Saint-Pétersbourg en temps utile.

Un fait analogue se reproduisit en 1852. Les basses eaux des rivières et des canaux retardant les arrivages, les premiers navires entrés à la fin de mai à Saint-Pétersbourg repartirent sur lest avant que les affaires eussent pris leur activité accoutumée.

Commerce extérieur de la Russie.

Le commerce extérieur de la Russie subit évidemment les conséquences de la grande inégalité qui existe dans la distribution intérieure des produits.

Quelques chiffres empruntés aux publications officielles les plus récentes fournissent un aperçu non-seulement de l'importance actuelle de ce commerce, mais des développements que ne peut manquer de lui donner l'établissement d'un réseau calculé de manière à mettre en tout temps les ports de la mer Noire et ceux de la Baltique, c'est-à-dire les organes principaux du commerce extérieur en communication économique et constante tout à la fois avec les centres de la production agricole et avec les centres de la production manufacturière.

La création d'une ligne directe de Kursk et d'Orel sur le port de Liebau mérite surtout d'appeler l'attention; elle fera inévitablement du port de Liebau un organe commercial entièrement nouveau et donnera aux échanges qui se font déjà sur la Baltique un accroissement dont il est difficile de calculer l'importance.

Le Gouvernement russe a fait paraître tout récemment ses *Tableaux du commerce* pour les exercices 1853 à 1855. Sans s'arrêter ici aux deux dernières années (1854 et 1855), dont le commerce, par suite de la guerre et du blocus des ports russes, s'est presque annulé ou du moins considérablement réduit, on se bornera à constater qu'en 1853 le commerce extérieur de l'Empire, rendu plus actif par les fortes expéditions de grains faites à l'Europe, s'était élevé à *un milliard* de francs, savoir : 410 millions à l'importation, et 590 à l'exportation. Sur ce total, qui excède de 138 millions celui de 1852, les régions que desservira, dans ses diverses directions, le réseau de Chemins de fer projeté, comptaient, en nombres ronds, pour 920 millions. Le reste, soit 80 millions, appartenait plus spécialement aux transactions qui s'effectuent par les frontières d'Asie.

Dans le total d'exportation (590 millions), les céréales comptaient à elles seules pour 220 millions de francs, évaluation qui, établie sur les prix courants de Russie, s'élèverait certainement à plus du double si on la basait sur le prix des grains rendus aux lieux de destination.

Réduit en 1854 et 1855 aux chiffres de 540 et de 448 millions de francs, le commerce extérieur de Russie ne put s'effectuer, durant ces deux années, qu'à travers les frontières de Pologne et de Prusse, et, bien qu'il disposât ainsi, pour écouler ses produits, de la voie intermédiaire des ports prussiens de Kœnigsberg, Dantzick et Memel, les expéditions qu'il y dirigea par la Vistule, le Niémen et le roulage de terre, ne s'élevèrent pas, en 1855, au-delà de 100 millions de francs. La nature pondéreuse et en-

combrante des produits de l'exportation russe explique assez ce résultat. Il est de nature à faire comprendre l'immense influence que pourra exercer sur le développement des transactions du pays l'établissement d'une voie de fer dirigée sur les ports de la Baltique. La ligne de Liebau répondra à ce besoin ; en effet, en rattachant le réseau entier des Chemins de fer au port de Liebau, le plus méridional des ports russes sur la Baltique, et en affranchissant par là, comme on le verra plus loin, le commerce russe sur cette mer, des obstacles que lui opposent les longues interruptions de la navigation pendant l'hiver, on favorisera le courant naturel des choses et on donnera au commerce extérieur de la Russie des chances certaines d'une nouvelle activité et d'un grand développement, précisément dans la direction où tend à s'établir le mouvement le plus considérable et où l'on rencontre le plus de disposition à l'équilibre entre les importations et les exportations.

Chances d'accroissement dans la production et dans le mouvement du commerce extérieur.

On voit sur la carte ci-jointe que cette fertile contrée *des terres noires*, qu'on appelle avec raison le Grenier de la Russie, et qui est dans toutes nos crises alimentaires le grenier de l'Europe, est dotée, dans le réseau concédé à la Compagnie, d'une triple voie de fer rayonnant vers la mer Baltique, vers la mer Noire, vers Moscou et par Moscou vers Saint-Pétersbourg.

La conséquence nécessaire de cette situation nouvelle, c'est l'accroissement de la production. Rien aujourd'hui ne pousse le cultivateur ou le propriétaire *des terres noires* aux améliorations agricoles. Sa situation la plus habituelle, c'est l'embarras des richesses, c'est la difficulté d'écouler les produits qui encombrent ses greniers et ses magasins.

Cette difficulté cessant, les procédés perfectionnés de culture inconnus dans le centre de la Russie suivront de près et viendront

enfin s'ajouter à la fertilité du sol pour accroître des récoltes dont la destination ne sera plus incertaine ni l'emploi coûteux.

Déjà la Russie, dans les années ordinaires, n'exporte pas moins de 8 millions d'hectolitres de céréales, dont la moitié environ par Odessa.

Cette exportation s'accroîtra beaucoup dans les années de cherté des grains. D'après M. Tegoborski, elle se serait élevée en totalité, pour la période décennale de 1844 à 1853, à 108,325,346 hectolitres, c'est-à-dire que l'exportation moyenne aurait été de près de 11 millions d'hectolitres par an (1).

Elle s'est élevée en 1847 à 24 millions d'hectolitres.

Enfin, pour la période 1853-54, c'est-à-dire pour un intervalle de 15 mois, puisque les ports russes ont été bloqués au printemps de 1854, l'exportation, d'après les dernières publications officielles de Russie, s'est élevée à 13,072,436 tchetwerts, soit à environ 27 millions d'hectolitres. L'année 1853 compte à elle seule, sur ce total, pour 21 millions d'hectolitres. Nul doute que, sans la guerre, le débouché des blés russes n'eût doublé ce chiffre, c'est-à-dire n'eût atteint, sinon dépassé, pour les deux exercices réunis, 42 millions d'hectolitres. C'est une quantité équivalente, à peu de chose près, au quart de ce que la France produit de céréales alimentaires.

(1) Exportation des quatre espèces de grains (froment, seigle, orge et avoine) pendant la période décennale, de 1844 à 1853 :

Par Odessa	40,724,184	hectolitres.
Par Riga	8,481,444	—
Par Archangel	8,508,616	—
Par Saint-Pétersbourg	8,719,548	—
Par Taganrog	8,875,222	—
Toutes les autres Douanes de mer et de terre ensemble	33,016,332	—
TOTAL	108,325,346	—

(*Forces productives de la Russie*, tome IV, page 258.)

Ces chiffres montrent combien les ressources disponibles sont considérables et comment elles se prêtent aux besoins de l'Europe dans ses plus grandes détresses.

Mais les accroissements à prévoir sont, on peut dire, indéfinis. En effet, l'hectare ne rend guère en Russie que 5 hectolitres et demi ; en France le rendement approche de 10 hectolitres, il est encore supérieur en Angleterre. La Russie pourrait donc presque doubler sa production, qui est aujourd'hui de 520 millions d'hectolitres. Mais, sans aller jusque-là, sans parler de ces prévisions colossales que justifie pourtant la situation des choses, il est clair que la plus petite amélioration aurait en Russie, à raison de l'étendue et de la fécondité propre du sol cultivé, des résultats considérables ; il est clair qu'il ne faudrait qu'un bien petit effort pour augmenter la production de la Russie en céréales de 8 à 10 p. 0/0, soit de 40 à 50 millions d'hectolitres. Or, cela seul constituerait déjà une révolution économique et agricole dans toute l'Europe (1).

Ce qu'on dit ici des céréales, on peut le dire de toutes les autres matières d'exportation de la Russie. Toutes les conditions du marché sont en effet également dominées par les difficultés, les lenteurs, le haut prix et, dans certaines circonstances, par l'impossibilité des transports intérieurs. Mais on ne peut entrer ici dans des détails que cette notice ne comporte pas. On se bornera donc, comme conclusion de ces appréciations, à extraire des *Annales du Commerce extérieur* les chiffres qui forment les tableaux suivants :

(1) M. Tegoborski prévoit une augmentation bien plus grande :

« On peut admettre sans exagération, dit-il, que notre commerce de grains pourrait, « au besoin, et dans un avenir peu éloigné, être porté au décuple des quantités moyennes « exportées dans les derniers temps, et approvisionner tous les pays de l'Europe dont les « récoltes ordinaires ne suffisent pas à leur consommation, si les débouchés extérieurs « étaient assez étendus et assez assurés pour engager nos propriétaires à soigner davantage « la culture des céréales et la conservation des récoltes dans les années abondantes. Mais, « ajoute M. Tegoborski, cela dépend aussi beaucoup de l'amélioration des voies de com- « munication intérieures. » (*Forces productives de la Russie*, tome IV, page 257.)

PRINCIPALES MARCHANDISES DE LA NATURE DE CELLES QUE FOURNIT HABITUELLEMENT LA RUSSIE, IMPORTÉES DE TOUT PAYS EN ANGLETERRE ET EN FRANCE PENDANT L'ANNÉE 1853 (1).

	ANGLETERRE.	FRANCE.	TOTAL.
	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
Céréales	1,626,000	385.000	2,011,000
Graines oléagineuses	260,000	21,000	281,000
Lin et Chanvre	159,000	25,000	184,000
Laine	53,000	25,000	78,000
Suif	60,000	1,000	61,000
Potasse	8,000	2,000	10,000
TOTAL	2,166,000	459,000	2,625,000

LES MÊMES MARCHANDISES IMPORTÉES DE RUSSIE EN ANGLETERRE ET EN FRANCE PENDANT L'ANNÉE 1852.

	ANGLETERRE.	FRANCE.	TOTAL.
	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
Céréales	336,940	36,934	373,874(2)
Graines oléagineuses	119,923	11,727	131,650
Lin et Chanvre	68,742	1,005	69,747
Laine	5,781	1,226	7,007
Suif	29,878	17	29,895
Potasse	960	376	1,336
TOTAL	562,224	51,285	613,509

(1) Les chiffres de ces deux tableaux sont extraits des publications du *Board of trade*, et se trouvent réunis dans le n° 862 des *Annales du Commerce extérieur*. S'ils ne s'appliquent pas à la même année, c'est que ces tableaux, qui donnent les détails de l'exportation de la Russie pour 1852, ne présentent, pour 1853, que la masse totale des importations en France et en Angleterre des marchandises que fournit habituellement la Russie.

(2) En 1853, d'après le Tableau du commerce russe, publié postérieurement aux rensei-

Ainsi l'exportation des produits les plus encombrants de la Russie a devant elle une marge du simple au quadruple sur les seuls marchés de la France et de l'Angleterre.

Or, ce n'est pas là une simple possibilité, mais une probabilité dont la réalisation ne peut être ni douteuse ni éloignée, car l'Amérique, qui prend avec la Russie la plus grande part de l'immense trafic résumé dans le premier de ces deux tableaux, profite, depuis longtemps, de voies de communication perfectionnées et ne peut faire subir que des réductions partielles à ses frais de transport, tandis que l'établissement des Chemins de fer en Russie apportera une véritable révolution dans le commerce actuel, en réduisant à un ou deux mois des délais d'une année et de plus de 50 0/0 les frais du transport, en donnant ainsi aux opérations du commerce, comme aux entreprises de l'industrie, la régularité, la sécurité et les facilités qui leur ont manqué jusqu'à ce jour.

Il faut ajouter que l'importation en Russie des produits de la France et surtout de l'Angleterre a des chances proportionnelles d'augmentation, chances que ne peuvent manquer d'accroître les modérations de tarifs que le Gouvernement russe se montre disposé à apporter à son régime de douanes.

A cette occasion on doit faire remarquer que le nord de la Russie manque de sel et de houille.

Tandis que l'importation du sel est prohibée sur les côtes de la mer Noire et de la mer d'Azow, elle n'est frappée que d'un faible

gnements ci-dessus, la quantité des céréales exportées par la Russie aux deux pays a été :

	tchetwerts.		tonn. mét. (*).
A l'Angleterre....................	3,269,051	ou	490,358
A la France.....................	2,024,997		303,750
TOTAL........... .	5,294,048		794,108

(*) En comptant 2 hectolitres par tchetwert et 75 kilogrammes à l'hectolitre.

droit dans les ports du Nord (1); c'est là un fret de retour assuré dans les échanges entre la Russie et l'Angleterre (2).

Le fret de la houille n'est pas moins assuré en retour, aussitôt que ce combustible pourra pénétrer dans l'intérieur ou être employé à des industries régulièrement pourvues de moyens de transport économiques et pour leurs matières premières et pour leurs produits.

Une considération, enfin, qui n'a échappé à aucun des économistes qui se sont occupés de l'avenir commercial de la Russie, c'est le rôle qu'est appelée à remplir cette puissance dans le mouvement du *transit* entre l'Europe occidentale et les contrées asiatiques et transcaucasiennes. Nul doute qu'un jour le mouvement des hommes et des produits ne soit actif et considérable entre ces contrées, si riches de produits naturels, et l'Europe manufacturière. La Russie, par sa position géographique, sera la route et le foyer de ce transit. L'ensemble de voies de fer qui doit mettre en communication directe le réseau des Chemins de fer allemands, ou plutôt européens, avec Nijni-Novgorod d'une part, et, de l'autre, la Tauride et la Crimée, ne saurait manquer de hâter ce développement, aussi fécond au point de vue moral que sous le rapport matériel, des relations commerciales des populations d'Occident et d'Orient.

Observations sur chacune des lignes composant le réseau concédé.

Les indications qui précèdent, si incomplètes qu'elles soient, suffisent pourtant à montrer le but principal et le caractère particulier de l'entreprise confiée à la *Grande Société des Chemins de fer russes*.

(1) Environ 7 fr. 25 c. par 100 kilogrammes.

(2) L'importation du sel en Russie n'a pas été de moins de 157,000 tonnes en 1853, et c'est là encore une preuve de l'extrême difficulté des transports en ce pays, car il en est peu qui soient plus riches en salines. M. de Tegoborski évalue leur production totale à 480 millions de kilogrammes ; mais il faut ajouter qu'un grand nombre de salines restent inexploitées ou ne peuvent trouver l'écoulement de leurs produits, par suite de leur éloignement des lieux de consommation : on sait qu'elles sont situées principalement en Bessarabie, en Crimée et dans les Gouvernements de Saratow, de Perm, d'Astrakan et d'Ozembourg.

A l'intérieur, il s'agit de pourvoir aux inconvénients et de remédier aux souffrances de la situation actuelle, qui ne permet pas de distribuer, selon les besoins, sur le territoire de l'Empire, les produits du sol et les matières premières de l'industrie.

Pour l'extérieur, il s'agit d'ouvrir à l'Europe les contrées les plus fertiles de la Russie, et de lui permettre d'y puiser en tout temps les grains et toutes ces matières d'encombrement que ce vaste Empire produit en abondance et que l'industrie consomme en grandes masses, sauf à restituer à la Russie, par voie d'échange, les denrées coloniales, les articles de luxe, les objets manufacturés de toute nature, et certains produits encombrants, comme le sel et le charbon de terre.

Les Chemins de fer russes doivent donc être avant tout destinés au trafic de la marchandise.

Toutefois, si le trafic de la marchandise est le but principal de l'entreprise, on ne doit pas omettre de faire remarquer que cette entreprise a précisément en vue celles des directions de Chemins de fer sur lesquelles on doit rencontrer en Russie la plus grande circulation de voyageurs, ainsi qu'on le verra par les explications qui vont suivre.

La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, avec son embranchement sur la frontière de Prusse, vers Kœnigsberg, forme la ligne de communication de la capitale de l'Empire avec toute l'Europe centrale et occidentale : Vienne, Trieste et l'Italie, par Varsovie; Berlin, Paris, Londres, par l'embranchement de Kœnigsberg. Elle rencontre des populations importantes sur son parcours, suit le courant actuellement établi par un roulage actif; enfin, pendant cinq mois au moins, sur les six d'interruption de la navigation dans le golfe de Finlande, en se combinant avec la section de Dunabourg-Liebau, elle met Saint-Pétersbourg en communication avec la mer Baltique, restée navigable dans sa région la plus méridionale; elle hérite, même pendant l'été, de la

circulation déjà très-active créée par les bateaux à vapeur de Stettin et de Lubeck à Saint-Pétersbourg.

En ce moment, le voyage de Saint-Pétersbourg à Berlin exige au moins sept jours par terre et trois jours et demi par la Baltique, qui est fermée par les glaces pendant six mois de l'année. Par le Chemin de fer, Berlin ne sera plus, pour les trains directs, qu'à trente-six heures de Pétersbourg. C'est une économie de temps de cinq jours au moins pendant l'hiver et de deux jours pendant l'été, pour les communications de Pétersbourg avec toute l'Europe; et cette économie de temps sera accompagnée d'un bénéfice notable sur la dépense du voyage, surtout pendant l'hiver.

Cette ligne enfin, traversée à Dunabourg par le Chemin de fer allant de Kursk à Liebau, distribuera dans les Gouvernements de Pskow, de Vitebsk, de Vilna, les produits du centre de la Russie, et portera vers Saint-Pétersbourg et vers Varsovie les marchandises de toute nature importées par le port de Liebau.

La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie n'a donc à craindre aucune concurrence, même de la navigation à vapeur, sur la Baltique, et elle est de toutes les lignes du réseau celle qui aura la plus grande circulation de voyageurs.

Elle sera l'artère principale du commerce par terre de la Russie avec l'Europe. Ce commerce, aujourd'hui considérable, doit nécessairement prendre de grands développements par suite de cette sorte d'incorporation de la Russie dans le système général des Chemins de fer européens dont elle est restée séparée jusqu'ici.

Ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau. — On a déjà fait pressentir le grand rôle que cette ligne est destinée à remplir dans le commerce intérieur et extérieur de la Russie.

Le port de Liebau, situé au nord de Memel, sur la côte de Cour-

lande, est le plus occidental des ports russes (1). Il occupe donc la meilleure position géographique par rapport aux ports étrangers avec lesquels la Russie entretient les relations les plus habituelles et les plus suivies. Sa latitude est plus méridionale de trois degrés et demi que celle de Saint-Pétersbourg, et de un degré et un tiers que celle de l'entrée du golfe de Riga. Il est d'un abord très-facile aux navires par presque tous les vents. Enfin, il ne gèle que dans les hivers très-rigoureux, et la navigation n'y est interrompue que pendant un mois tout au plus, très-rarement pendant six semaines.

Telles sont les conséquences de cette situation, que le port de Liebau offre, sur le fret et les assurances, une économie de 25 p. 0/0 sur Riga, et de 40 p. 0/0 sur Saint-Pétersbourg.

Mais ce n'est pas tant dans cette économie, tout importante qu'elle est, que dans un développement considérable des relations internationales de la Russie avec l'Europe, que résident les avantages de l'ouverture de la ligne de Kursk à Liebau.

Les choses sont aujourd'hui, en Russie, disposées de telle sorte que les grains ne peuvent arriver aux ports d'embarquement qu'au printemps, et qu'ils ne parviennent aux pays de destination en Europe que très-peu de temps avant, et quelquefois même après la nouvelle récolte, c'est-à-dire à l'époque qui offre le plus d'incertitude pour l'établissement des prix, et où, par conséquent, le commerce est livré aux plus grandes chances aléatoires. Il résulte de là que la Russie est bien loin de prendre toute la part que lui assigne l'importance de sa production dans l'approvisionnement des marchés de l'Europe. Avec ses immenses ressources, elle pourrait agir d'une manière normale et constante sur les prix et prévenir les crises alimentaires dans l'Occident, tandis qu'elle fonctionne surtout comme grenier de réserve quand ces crises surviennent. De là les grandes oscillations qu'on remarque dans l'exportation des grains en Russie.

(1) Pièces à l'appui, n° 5.

Or, la ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau doit avoir précisément pour effet de faire entrer la production de la Russie dans le système ordinaire et habituel d'alimentation de l'Europe occidentale.

Qu'on examine en effet, et à titre d'exemple, la conséquence de l'ouverture de cette ligne en ce qui concerne l'approvisionnement de l'Angleterre en froment, qu'elle tire déjà en assez grande quantité de la Russie.

L'hectolitre de froment se vend sur les marchés, dans les contrées fertiles du centre de la Russie, au prix moyen de 8 francs. On doit admettre qu'on l'obtiendra, rendu dans les principales stations de la ligne, au prix de 10 francs, en y comprenant, avec les frais accessoires, ceux d'un transport par terre estimé, terme moyen, à 100 kilomètres.

Le transport en Chemin de fer de Kursk, centre du pays producteur, à Liebau, se paiera à raison de 6 centimes par tonne et par verste sur une distance de 1,150 verstes; c'est 69 francs pour la tonne et 5 fr. 44 c. pour l'hectolitre.

Enfin, le fret de Liebau à Londres doit varier entre 2 fr. 50 c. et 4 fr. par hectolitre.

En prenant ce dernier chiffre, on voit que l'hectolitre de froment provenant de la région des Terres noires, coûterait, rendu à Londres par le Chemin de fer et le port de Liebau, 18 fr. 69 c.

Le prix habituel du froment se tenant à Londres entre 20 et 25 francs l'hectolitre, on voit quelle influence l'ouverture du Chemin de fer de Kursk à Liebau doit avoir sur le marché anglais. Elle n'en aura pas moins, soit directement, soit indirectement, sur les autres marchés de l'Europe.

Des calculs analogues s'appliqueraient aux autres matières d'exportation de la Russie, et il est aisé de voir que la ligne qui nous occupe ne rendra pas de moindres services au point de vue de l'importation en Russie des marchandises, des matières premières et de tous les produits que l'Europe peut lui fournir.

L'ouverture de cette ligne aura, en outre, pour effet de substituer, pendant une partie de l'année, le port de Liebau à ceux de Saint-Pétersbourg et de Riga ; en fait, Saint-Pétersbourg, réuni à Liebau par une voie de fer, ne sera plus séparé de la mer et bloqué dans ses glaces pendant six mois de chaque année.

Varsovie et le royaume de Pologne pourront aussi recevoir, par Liebau et le Chemin de fer, ce qui leur vient aujourd'hui par la Vistule et le Niémen ; et Liebau, qui n'aura pas à subir les formalités et les entraves d'une douane étrangère, deviendra naturellement le port par lequel entreront en Russie la plus grande partie des arrivages qui se font aujourd'hui par les ports étrangers de la Baltique.

La contenance du port de Liebau, qui est aujourd'hui de 400 navires, peut d'ailleurs être portée facilement au quadruple et au delà, sans qu'on ait à faire de grandes dépenses et tout en réalisant les installations les plus commodes pour la marine. Or, si on admet que les arrivages simultanés s'élèvent au quart du mouvement total de la navigation pendant l'année, le port de Liebau donnerait place à un mouvement annuel de 4,800 à 5,000 navires, correspondant à un tonnage, entrée et sortie, de 2 millions et demi de tonnes. Or, pour ceux qui se seront bien pénétrés de la situation des choses, ce chiffre, tout gros qu'il est, pourra bien ne pas paraître exagérer le rôle que doit remplir le port de Liebau dans un prochain avenir.

Enfin toutes les dépenses à faire pour l'organisation du port de Liebau se feront au compte de l'État, qui s'est engagé à achever et à compléter le port pour l'époque où le Chemin de fer sera terminé entre Liebau et Dunabourg.

A ces considérations il faudrait ajouter celles qui se rapportent aux services que le Chemin de fer de Kursk ou d'Orel à Liebau est appelé à rendre pour subvenir aux besoins de l'alimentation dans les contrées qu'il traverse, et particulièrement dans les Gouvernements de Mohileff, de Vitebsk, de Pskow, de Saint-Pétersbourg, de

Vilna ; il faudrait aussi examiner quelles pourront être les conséquences du Chemin de fer, pour l'exploitation de vastes forêts, privées jusqu'ici de voies de transports, et dont les produits portés par le Chemin de fer suppléeront aux ressources décroissantes des forêts placées le long ou à proximité des voies navigables et qui ont fourni, presque seules jusqu'à présent, aux besoins du commerce intérieur et de l'exportation ; on pourrait, en un mot, entrer dans le détail des services intérieurs de la ligne dont il s'agit ; mais l'importance du rôle qui lui est assigné sous ce rapport est tellement évidente qu'on croit inutile d'insister.

La ligne de Moscou à Théodosie met le centre et le nord de l'Empire en communication avec la mer Noire ; elle traverse sur près de 700 kilomètres la région des terres noires, et servira à y puiser les éléments principaux du trafic de céréales, qui constituera la partie la plus importante du trafic du réseau : céréales à fournir aux provinces du Nord et du centre, exportation par la mer Baltique et par la mer Noire ; elle touche, à Kharkow, au bassin houiller du Donetz, d'une étendue et d'une puissance très-importantes, dont les produits remonteront jusque vers Moscou pour alimenter les fabriques au Nord, et descendront vers le Sud pour suppléer à l'insuffisance du combustible végétal dans l'économie domestique, jusqu'au Dniéper, et à Théodosie pour alimenter la navigation maritime. C'est sur cette ligne que se concentreront toutes les relations commerciales de Moscou et du centre avec le littoral de la mer Noire et le bassin de la Méditerranée. C'est elle qui recueillera dans les grandes steppes du Don le bétail à transporter vers le Nord et jusqu'à Saint-Pétersbourg, en retour des céréales livrées à l'exportation.

Il y avait à choisir, pour faire aboutir la grande artère du Sud à la mer Noire, entre Odessa et Théodosie (Kaffa). C'est un examen approfondi qui a fait choisir ce dernier port. Ad-

mirablement disposé par la nature, qui en a fait le meilleur port de la mer Noire, il offre un grand tirant d'eau, une entrée et une sortie faciles eu égard aux vents régnants; il est susceptible de tous les développements qu'exigera le trafic le plus considérable. En allant à Théodosie, il est facile de correspondre avec Odessa par le Dniéper maritime; on touche au bassin houiller du Donetz et on se place sur un plateau de faîte où les facilités de construction sont exceptionnelles; une ligne tracée sur Odessa aurait présenté de nombreuses difficultés d'exécution; on n'aurait pu se rattacher ni au Donetz ni à Théodosie.

La ligne du Sud trouve d'ailleurs sur le littoral de la mer d'Azow et en Crimée deux éléments spéciaux de trafic qui manquent à Odessa et qui sont très-importants, car ils constitueront des retours: le sel des marais salants de Guenitchi, les vins et les fruits de la Crimée. On élève jusqu'à 300,000 tonnes le chiffre des retours dont le chemin de fer profitera. La situation d'Odessa ne sera pas modifiée sensiblement par l'établissement d'un grand port à Théodosie; ses relations sont locales, et son commerce est basé sur l'exportation des grains de la Podolie et de la Bessarabie. Le mouvement nouveau que l'exécution du chemin de fer du Sud est appelé à créer ira chercher dans un nouveau port l'emplacement qu'Odessa ne pouvait lui fournir. Un coup d'œil jeté sur la carte suffira pour montrer l'étendue et la généralité des services que la ligne du Sud est appelée à rendre au commerce.

Les Gouvernements de Toula, d'Orel, de Kursk, de Kharkow, traversés par la ligne dont il s'agit, sont des plus peuplés de l'Empire. Ils occupent le centre de la grande production agricole. Les villes de Toula, de Kursk, de Kharkow, sont d'ailleurs très-industrielles : on compte à Kharkow seulement 224 fabriques diverses qui occupent 9,000 ouvriers.

Le Chemin de fer projeté portera donc vers Moscou et le Nord tous les produits du sud, en grains, lin, chanvre, bestiaux, Suif, laine, sel, salaisons, vins et fruits. Il distribuera sur son parcours

la houille et l'anthracite, tant des environs de Kharkow et du Donetz que des dépôts reconnus dans les Gouvernements de Moscou, de Twer, de Kalouga.

Il alimentera en matières premières, et notamment en fer, cuivre et autres métaux venant de la Sibérie par les fleuves et par le Chemin de fer de Nijni, les fabriques échelonnées sur la ligne.

Enfin, il apportera les bois de construction et de menuiserie, les matériaux et les produits du Caucase, et reportera en échange les produits russes destinés à l'exportation. Enfin, par la facilité et la continuité de ses communications avec les Gouvernements producteurs, il pourra participer à l'exportation des grains en destination du Sud de l'Europe et des entrepôts de Marseille, de Gênes, de Trieste.

La ligne de Moscou à Nijni-Novgorod devrait être considérée comme la meilleure du réseau, si la ligne transversale de la mer Noire à la Baltique n'était pas destinée à engendrer un mouvement d'exportation incalculable. Elle aboutit au Volga, qui, aujourd'hui, ne communique avec Moscou que par une navigation longue et difficile sur l'Oka et son affluent très-insuffisant la Moskowa. Un délai de deux mois et demi est nécessaire pour la remonte de ces rivières, tandis que les 400 kilomètres de chemin de fer seront parcourus en quelques heures, et à des prix inférieurs à ceux de la voie d'eau. C'est la navigation du Volga qui a donné à Nijni-Novgorod son importance et sa célébrité ; la foire qui se tient chaque année dans cette ville dure trois mois et attire un concours considérable de personnes et de choses. C'est cette navigation qui, désormais, par l'intermédiaire du chemin de fer, amènera à Moscou les produits de la région métallifère située sur le versant occidental de l'Oural, les marchandises de l'Asie, les salaisons de la mer Caspienne, le bétail et les céréales du parcours intermédiaire ; enfin tout ce que peut mettre en mouvement une navigation côtière sur plus de 3,000 kilomètres de longueur, qui ne

peut d'ailleurs que servir de correspondant au réseau concédé sans lui faire concurrence.

Toute la région comprise entre Moscou et Nijni est essentiellement manufacturière et donnera lieu à un grand parcours de voyageurs et de marchandises.

Nijni-Novgorod elle-même a une grande importance comme centre industriel; elle possède des usines où l'on fabrique des machines à vapeur, et où ont été construits les nombreux bateaux à vapeur en fer qui naviguent en ce moment sur le Volga, sur la Kama et sur l'Oka.

Dépenses du réseau.

L'estimation des travaux à laquelle s'applique la garantie de l'État est fixée, par l'article 5 de l'acte de concession, dans les termes suivants :

« Pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, cette garantie « de l'État sera calculée sur un capital de 85 millions de roubles « argent.

« Pour la ligne d'embranchement dirigée sur la frontière « prussienne vers Kœnigsberg, le capital sur lequel portera cette « garantie de l'État sera établi d'après la longueur effective dudit « embranchement, et à raison d'une dépense moyenne de « 69,000 roubles argent par verste.

« Enfin on établira, par un calcul semblable, et d'après la lon- « gueur effective de chaque ligne, le capital, dont l'intérêt, avec « amortissement, est garanti par l'État, pour les Chemins de fer « de Moscou à Théodosie, de Kursk ou d'Orel à Liebau, et de « Moscou à Nijni-Novgorod ; mais le prix moyen par verste sera « réduit, pour chacun de ces chemins, à 62,500 roubles argent. »

Ainsi l'estimation est fixe et définitive pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, sur laquelle le Gouvernement a déjà dépensé

(1) Le rouble argent = 4 fr.

18,000,000 de roubles, soit 72,000,000 de francs. Cette somme à restituer au Gouvernement par le partage des produits nets de la ligne au delà de 5 p. 0/0, n'est pas comprise dans les 85 millions de roubles restant à dépenser pour l'achèvement de ladite ligne.

Pour les autres lignes, l'estimation moyenne par verste est seule déterminée, et la dépense totale ne sera fixée que d'après la longueur effective de ces lignes, telle qu'elle résultera des tracés définitifs.

D'ailleurs, en appliquant ces bases d'estimation aux tracés provisoires, tels qu'ils sont figurés sur la carte ci-jointe, on arrive aux résultats suivants :

INDICATION DES LIGNES.	Longueur en verstes.	DÉPENSES d'après le Traité en roubles		DÉPENSE par ligne en francs.
		Par verste.	Par ligne.	
			roub.	fr.
De Saint-Pétersbourg à Varsovie..	1,010	forfait.	85,000,000	340,000,000
Embranchement vers Kœnigsberg.	160	69,000	11,040,000	44,160,000
De Moscou à Théodosie..........	1,180	62,500	73,750,000	295,000,000
De Kursk à Liebau.............	1,150	62,500	71,875,000	287,500,000
De Moscou à Nijni-Novgorod.....	400	62,500	25,000,000	100,000,000
TOTAL........	3,900	»	266,665,000	1,066,660,000
A quoi il faut ajouter pour les travaux exécutés par l'Etat, sur la ligne de Varsovie, et qui sont abandonnés à la Compagnie....................				72,000,000
Montant total de l'estimation du réseau...				1,138,660,000

Ou pour 4,162 kilomètres, 273,650 francs par kilomètre pour l'ensemble du réseau.

Il est d'ailleurs à remarquer que la Compagnie, qui doit exécuter les terrassements et les ouvrages d'art pour deux voies, est autorisée à exploiter sur une seule voie, accompagnée de voies de garage suffisantes, et c'est à cette disposition spéciale que s'applique l'estimation moyenne de 273,650 francs par kilomètre.

Ce chiffre montre déjà, par son importance, qu'on n'a rien négligé pour couvrir la Compagnie contre toutes les chances de mécompte, et à ce sujet on pourrait entrer dans le détail des études et des estimations partielles auxquelles se sont livrés les ingénieurs de la Compagnie en profitant de la bienveillante assistance des ingénieurs russes; mais de simples rapprochements de prix conduiront tout à l'heure à une justification péremptoire de ces évaluations.

Il convient de faire remarquer que, dans ce chiffre de 273,650 francs par kilomètre, l'achat des rails et du matériel, avec les accessoires de la voie et l'outillage, est compris pour 75,000 francs. Or, la Compagnie traitera de la plus grande partie de ces fournitures avec les usines d'Angleterre, de France, de Belgique et d'Allemagne. Les livraisons pourront se faire à Saint-Pétersbourg, à Liebau, à Varsovie, à Moscou, à Théodosie, enfin sur les points du réseau accessibles ou par mer ou par Chemin de fer. Le transport du matériel et de tous les objets dont il s'agit se fera, d'ailleurs, dans l'intérieur de la Russie, sur le réseau lui-même, et au fur et à mesure de son avancement. En sorte que, pour cette partie importante de la dépense, la Russie n'offre, eu égard au reste de l'Europe, aucune chance spéciale d'augmentation.

On en peut dire autant des ponts métalliques que la Compagnie devra construire. Il est clair que pour ces ponts la Compagnie aura recours aux usines de l'étranger, si elle ne trouve pas des conditions suffisantes d'économie dans l'emploi des fers fabriqués en Russie. L'exploitation pourra d'ailleurs commencer sur des ponts provisoires en charpente qui serviront à l'approche des matériaux destinés à la construction des ponts définitifs.

Quant aux autres articles de dépense, ils donnent lieu aux observations suivantes :

1° L'acquisition des terrains, si coûteuse dans les autres contrées de l'Europe, n'exigera qu'une dépense insignifiante ; les ingénieurs russes l'ont estimée à 2,240 francs par verste, sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, à cause des gares extrêmes dont tous les terrains sont aujourd'hui achetés. D'ailleurs la Compagnie jouira sans indemnité des terrains vagues appartenant à la Couronne, dont les domaines sont traversés sur de très-grandes longueurs par les Chemins de fer projetés. En définitive, les indemnités de toute nature ne paraissent pas devoir dépasser une dépense moyenne de 1,000 à 1,200 francs par kilomètre.

2° Les dépenses en terrassements seront assez fortes sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, à cause des ondulations multipliées du sol. Toutefois elles pourront être réduites sur les parties qui ne sont pas encore attaquées en appropriant le tracé au relief et aux accidents du terrain.

Les terrassements exigeront encore un travail supérieur aux conditions moyennes entre Kolomna et Kursk, mais ils offriront des facilités exceptionnelles entre Kharkow et Théodosie et entre Dunabourg et Liebau.

Enfin ils se produiront dans les conditions ordinaires sur le surplus du réseau.

Il faut d'ailleurs remarquer qu'on ne rencontrera pas un seul souterrain en Russie et que, par une étude convenable du tracé, on y évitera les tranchées très-profondes et les marais. Il n'y a donc là, tout compensé, aucune chance exceptionnelle d'augmentation de dépense.

3° Les ouvrages d'art pour la traversée des routes, si nombreux dans quelques parties de l'Europe, seront très-rares en Russie.

Les fleuves devant être, sur la plupart des lignes, traversés dans leurs parties supérieures et près de leurs sources, les grands

ponts qu'on aura à construire seront peu nombreux eu égard au développement du réseau, et les ouvrages d'art seront en général d'une importance ordinaire.

4° Les traverses coûtent, rendues sur œuvre, du tiers au quart de ce qu'on les paye en France.

5° Le bois entrera, pour la plus grande partie, dans la construction des stations, selon l'usage du pays.

On ne trouve pas d'ailleurs en Russie des entrées de Paris, des traversées de Lyon ou de Rouen. La Compagnie n'aura qu'une station à Saint-Pétersbourg. Cette station est aujourd'hui presque terminée pour les voyageurs, et les terrains sont acquis pour la gare aux marchandises. Il n'y aura également qu'une station à Moscou pour les deux lignes de Nijni et de Théodosie.

Les autres stations appropriées particulièrement au trafic de la marchandise et placées à cet effet dans les lieux d'entrepôt dont l'approvisionnement sera assuré par les voies de terre, par les voies navigables et par le traînage, donneront lieu à une dépense médiocre eu égard au coût habituel de cette partie des Chemins de fer.

Ces indications, qui s'appliquent aux éléments principaux de la dépense des Chemins de fer russes, seraient déjà de nature à donner à la Compagnie une pleine et entière confiance dans les résultats de l'estimation à laquelle elle a souscrit par son traité. Mais voici qui est plus concluant encore :

Le réseau des Chemins de fer de la Prusse avait à la fin de 1854 un développement total de 3,681 kilomètres, dont 991 kilomètres, c'est-à-dire plus du quart, étaient à double voie (1).

Ce réseau a coûté, tout compris, 759,675,800 fr.

Ainsi le prix moyen par kilomètre est, pour le réseau prussien, de 206,889 fr.

(1) Les renseignements sur les Chemins de fer allemands sont extraits des documents authentiques recueillis par M. Hauchecorne, agent général des Chemins de fer à Cologne.

C'est là le résultat général pour l'ensemble du réseau. Si on prend, au contraire, les Chemins de fer qui rayonnent de Berlin pour se rapprocher de la Pologne, on trouve les prix de revient ci-après :

Chemin de Berlin à Breslau................	200,552 fr.
Chemin de Berlin à Stettin..................	149,286
Chemin de Stettin à Posen..................	118,145
Chemin de l'Est allant à Kœnigsberg et à Dantzig.	129,502

tous inférieurs à la moyenne.

Dans le reste de l'Allemagne, moins la Prusse, le réseau entier des Chemins de fer, d'un développement de 3,927 kilomètres, a coûté, tout compris, 905,231,300 fr.

C'est par kilomètre 230,500 fr. pour un réseau dont un cinquième environ est à double voie.

Les Chemins de fer des États-Unis d'Amérique offrent certaines analogies avec les Chemins de fer russes. Il est entendu qu'on ne parle pas ici de ce que le public est convenu d'appeler des chemins américains, c'est-à-dire de ces chemins de pionniers, qui ne sont, à vrai dire, que des voies provisoires. Il s'agit des Chemins définitifs ayant à supporter le service d'un trafic considérable ; quelques-uns de ces Chemins coûtent fort cher. Mais, si on écarte de l'ensemble du réseau le Chemin de Terre haute Alton à Saint-Louis, sur lequel on ne possède encore aucun document officiel, on trouve pour 11,239 kilomètres une dépense de 1,802 millions, soit 160,334 fr. par kilomètre.

Si on veut réduire la comparaison aux Chemins de fer les plus importants de l'Union américaine, on trouve, pour 14 Chemins compris dans le tableau ci-annexé (1), une dépense de 1,002,675,000 fr. pour 4,941 kilomètres, soit 202,930 fr. par kilomètre. Ces Chemins de fer donnent, d'ailleurs, un produit

(1) Pièces à l'appui, n°

brut par kilomètre qui varie entre 26,300 fr. et 49,500 fr., ce qui est en moyenne de 37,769 fr.

Enfin les Chemins de fer du Canada reviennent à un prix moyen de 151,330 fr., qui s'élève à 173,687 fr, 50 c., si on fait entrer en compte le pont Victoria, sur le Saint-Laurent, qui coûte à lui seul 31,250,000 fr.

Ces rapprochements sont décisifs. Ils montrent qu'on peut exécuter, à des prix variant entre 160 et 230,000 fr. par kilomètre, un réseau de Chemins de fer à grand trafic.

L'expérience française conduit d'ailleurs au même résultat. Ainsi on trouve, dans les documents officiels qui viennent d'être publiés par M. le Ministre des travaux publics, « qu'en rappro-« chant les moyennes applicables à une ligne de Chemin de fer « établie à une voie, les terrains étant acquis et les ouvrages d'art « exécutés pour deux voies, on arrive à une dépense totale de « 227,975 fr. par kilomètre. »

Or, comme dans cette dépense les indemnités pour occupation de terrains figurent pour 30,718 fr., la dépense effective devrait être descendue au-dessous de 200,000 fr. pour rendre le résultat comparable à ce qui se passera en Russie.

Il faut donc conclure que l'estimation de 273,650 fr. par kilomètre, adoptée dans le traité, ne laisse aucune prise à un mécompte quelconque pour la Compagnie, et que tout au contraire les économies qui pourront résulter de l'établissement des Chemins russes sur les bases déterminées laisseront à la Compagnie des ressources suffisantes pour qu'elle puisse donner à son entreprise tous les développements et tous les moyens de prospérité dont elle est susceptible.

Du produit des Chemins de fer concédés.

Dans l'état actuel des choses, toute circulation commerciale est suspendue en Russie pendant six mois de l'année; les fleuves et les canaux sont gelés. On n'a alors de ressources que le traînage, dont les services sont réels, mais achetés par des difficultés et des dépenses qui tiennent à l'étendue des distances à parcourir.

Pendant le même temps, la partie supérieure de la Baltique est fermée par les glaces, et les communications de la Russie sont interceptées précisément du côté où se portent ses relations les plus actives et les plus suivies.

La mer Noire et la mer d'Azow restent ouvertes, il est vrai; mais, de ce côté, la communication des ports avec l'intérieur est difficile; les matières d'exportation destinées, pour la plus grande partie, au nord de l'Europe, sont détournées de leur route naturelle, et les objets d'importation manquent.

Toutefois, malgré ces conditions si défavorables, telle est la puissance productive de la Russie et son aptitude commerciale, que son commerce extérieur représente un mouvement de plus de 2 millions de tonneaux effectifs, et que sa circulation intérieure est immense (1).

La construction du réseau de Chemins de fer concédé à la Compagnie va changer cette situation, ou plutôt ce n'est pas d'une simple modification qu'il s'agit, c'est d'un développement général et complet de toutes les relations intérieures et extérieures de la Russie :

La fertile région des *Terres noires*, aujourd'hui d'un accès si difficile, et qui est à la fois le centre nourricier de la Russie et le grenier de réserve de l'Europe, mise en communication directe et continue, non-seulement avec les contrées de l'Empire dont les ressources sont les moins assurées, mais encore avec la mer Baltique et avec la mer Noire ;

Sur la Baltique, un port ouvert pendant onze mois de l'année au moins et suppléant les ports de Saint-Pétersbourg et de Riga, qui n'ont pas six mois de navigation annuelle ;

Du côté de la mer Noire, le Chemin de fer portant, soit sur

(1) On peut se faire une idée de cette circulation par ce fait qu'au 1-13 septembre le port de Rybinsk, situé sur le Volga, au nœud des canaux qui unissent ce fleuve avec Saint-Pétersbourg, comptait déjà, depuis l'ouverture de la saison, 3,445 arrivages et 7,410 départs, et que son mouvement total était évalué à la somme de 204 millions de francs.

Théodosie, soit sur Odessa, par le bas Dniéper, les produits des Gouvernements de Kursk, d'Orel, de Kharkow ;

Moscou rattaché aux contrées du Sud et au Volga; Saint-Pétersbourg mis à vingt heures du réseau des Chemins de fer allemands, dont il est séparé aujourd'hui par un voyage de terre de cinq à sept jours, ou par une navigation de trois jours au moins ;

Et, avant tout, la régularité, la rapidité et la continuité des relations et des affaires sur cet immense territoire, où le mouvement s'arrête aujourd'hui pendant la moitié de l'année;

Telles seront les conséquences immédiates de l'œuvre entreprise par la Compagnie.

Il serait assurément difficile de dire quels pourront être, pour les recettes de la Compagnie, les effets de cette transformation. On ne présentera donc les chiffres qui vont suivre que pour fixer les idées par une appréciation sommaire, dont on reconnaîtra certainement la modération et l'insuffisance.

Pour dresser le tableau des recettes brutes qu'on trouvera ci-joint, on s'est guidé, *en ce qui concerne les voyageurs*, sur le mouvement du Chemin de fer Nicolas, de Saint-Pétersbourg à Moscou; on a pris les résultats de l'année 1855, qui a donné une recette brute totale de 20,957,296 francs; tandis que la recette de 1856 s'est élevée à 30,013,032 francs, et on a cherché à apprécier, sur ces résultats de 1855, et d'après les circonstances de la densité relative de la population, la circulation probable, sur chacune des lignes du réseau.

A ce sujet, on fera remarquer que les Gouvernements de Moscou, de Toula, d'Orel, de Kursk, de Kharkow, de Tchernigow, de Wladimir, de Nijni-Novgorod, de Kowno, de Vilna et de Grodno comptent parmi les plus peuplés de l'Empire russe; qu'il en est de même du royaume de Pologne ; que le réseau qui traverse ces Gouvernements rencontre un grand nombre de villes très-importantes et par leur commerce et par leur population; et qu'enfin, si la densité moyenne de la population sur tout le terri-

toire de la Russie est faible, on ne peut pas en dire autant des contrées traversées par le Chemin de fer.

Pour *les marchandises*, on s'est attaché à apprécier le déplacement probable dans la circulation actuelle et les effets de l'ouverture des ports de Liebau et de Théodosie, rattachés au centre producteur de la Russie, sur le développement de l'exportation et de l'importation.

On a d'ailleurs appliqué les tarifs légaux pour les voyageurs.

Mais, pour les marchandises, on a fait subir à ces tarifs une réduction de 10 à 20 p. 0/0, selon les distances.

On a été plus loin pour les grains et pour la houille. Les grains destinés à l'exportation n'ont été comptés qu'au tarif de 6 centimes par tonne et par verste, et on n'a supposé qu'un tarif de 4 centimes par tonne et par verste pour la houille et l'anthracite.

C'est sur ces bases qu'on a calculé les éléments du tableau ci-après :

RECETTES BRUTES PRÉSUMÉES DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER RUSSES.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DISTANCE en kilomètres.	RECETTES BRUTES.		
		Voyageurs et grande vitesse.	Marchandises et Bestiaux.	TOTAL.
		fr.	fr.	fr.
De Saint-Pétersbourg à Varsovie.	1,078	18,500,000	21,682,000	40,182,000
Embranchement sur la frontière prussienne..................	171	2,584,800	1,924,000	4,508,800
De Moscou à Théodosie.......	1,259	13,650,000	46,244,000	59,894,000
De Kursk à Liebau...........	1,227	6,750,000	59,781,000	66,531,000
De Moscou à Nijni-Novgorod..	427	4,740,000	13,490,000	18,230,000
TOTAUX............	....	46,224,800	143,121,000	189,345,800
Moyenne par kilomètre...	....	11,106	34,387	45,493

La recette brute par kilomètre serait ainsi de :

11,106	fr.	pour les voyageurs et la messagerie ;
34,387		pour les marchandises.
45,493	fr.	pour le total.

En France, la recette brute par kilomètre était en 1854, pour les voyageurs, la messagerie et les accessoires de la grande vitesse, de 23,656 francs. C'est le chiffre donné par les documents officiels du ministère des travaux publics. Il s'est élevé depuis ; et comme ce chiffre s'applique au réseau français tel qu'il a été exploité en 1854, en y comprenant les lignes médiocres comme les bonnes, tandis que le revenu kilométrique de 11,106 francs, qui vient d'être indiqué pour la Russie, s'applique en réalité aux artères principales du réseau russe et aux parties les plus peuplées de l'Empire, on doit reconnaître que cette appréciation tient un compte suffisant de l'infériorité relative de la Russie quant à la densité de la population.

Quant aux marchandises, le produit total de 143 millions trouvé ci-dessus est presque le double du produit total du trafic de la petite vitesse sur les Chemins de fer français pendant la même année 1854, dont les documents officiels donnent tous les résultats. Or, ce rapport s'explique naturellement par cette circonstance qu'en Russie les distances sont très-grandes, et que, pour répondre aux mêmes besoins, il faut que la marchandise parcoure des espaces beaucoup plus longs. Ainsi, tandis que le parcours moyen a été en France de 129 kilomètres par tonne seulement, il sera plus que quintuple en Russie, en sorte que le nombre des tonnes, qui seraient reçues par les Chemins de fer russes d'après l'estimation qui précède, ne serait en réalité que les deux cinquièmes environ du nombre de tonnes reçues par les Chemins de fer français en 1854.

On a du reste suffisamment mis en relief les causes tout à fait spéciales qui feront du mouvement des céréales à l'intérieur, et de leur exportation, un élément de trafic d'une importance sans exemple en d'autres pays.

Enfin, pour la recette totale, le produit kilométrique de 45,493 francs est évidemment très-bas quand on le compare au produit kilométrique du Chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, qui, avec un matériel insuffisant et des installations qui, surtout pour la marchandise, ne sont pas complétement terminées, donne pourtant un revenu brut qui a atteint, l'année dernière, 49,688 francs par verste, soit 46,555 francs par kilomètre.

Le Chemin de fer *l'Empereur Ferdinand du Nord*, qui forme en Autriche la route de Vienne à Varsovie, pourrait, presque au même titre que le Chemin de Saint-Pétersbourg à Moscou, servir de terme de comparaison pour les Chemins de fer russes. Or, le Chemin de fer *l'Empereur Ferdinand du Nord* a donné, en 1855, une recette brute de 64,000 fr. environ par kilomètre. Les marchandises entrent dans cette recette brute pour les deux tiers.

Les produits des Chemins allemands, qui se dirigent de Berlin et de Vienne sur la Pologne, ont été, dans la même année 1854, de 51,471,700 fr. pour 1,773 kilomètres. C'est 29,030 fr. par kilomètre.

Pour une recette brute de 40,000 à 50,000 francs par verste, on compterait en France sur une dépense d'administration, d'entretien et d'exploitation, de 40 p. 0/0 environ de la recette brute.

En Prusse, le rapport de la dépense d'exploitation à la recette brute est de 49, 89 p. 0/0; mais le réseau est très-fractionné. Il y a un grand nombre de compagnies et d'administrations séparées, ce qui est une surcharge pour les frais généraux. D'ailleurs, plusieurs lignes de la Prusse ont des produits qui varient entre 6,000 et 12,000 francs par kilomètre et qui sont par conséquent absorbés presque entièrement par les dépenses obligatoires.

Il est vrai que l'exploitation des Chemins de fer est un peu aggravée en Russie par les neiges, mais il n'y a guère moins de neige dans le nord de la Prusse, et après tout on sait à quoi s'en tenir sur l'excédant de dépense qui en résulte.

En 1852, 1853 et 1854, le Chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou n'a pas été intercepté un seul jour par suite des neiges. Il était alors procédé à leur enlèvement par les soins de l'administration et en régie. Depuis, ce travail ayant été compris dans l'entretien de la voie et donné, comme le reste, à l'entreprise, on a eu une interruption de service de deux jours, en 1855, et d'un seul jour, en 1856. Voilà pour les entraves à la circulation. Des faits analogues se reproduisent en Allemagne et en France même, sur le réseau de l'Est.

Maintenant, quant à la dépense spéciale de l'enlèvement des neiges, elle a coûté, année moyenne, sur le chemin de Saint-Pétersbourg à Moscou, 925 francs par verste. C'est donc une augmentation de dépense de 2 à 2 1/2 p. 0/0 sur une portion seulement de la recette brute, attendu que cette augmentation de dépense ne s'applique pas aux lignes du Sud.

Cette objection des neiges écartée, ou plutôt appréciée à sa juste valeur, il reste les avantages d'un vaste réseau très-productif et réuni dans une seule et même entreprise ; c'est une condition évidemment favorable. En outre, la plus grande partie des recettes sera opérée sur des marchandises transportées à de grandes distances, par trains complets remorqués par de puissantes machines et dont le produit élèvera beaucoup la moyenne kilométrique des trains. Enfin, le combustible (bois, tourbe ou charbon de terre) sera obtenu à bon marché. Dans cette situation, il serait difficile d'admettre que les frais d'exploitation du réseau confié à la Compagnie pussent s'élever à 45 p. 0/0 de la recette brute, et c'est sur ce chiffre cependant qu'on établira le calcul du produit net.

Les frais d'exploitation constitueront ainsi une dépense de........................	85,205,610 fr.
Le produit net s'élèvera donc à..........	104,140,190
Total égal au produit brut........	189,345,800 fr.

La dépense du réseau, déduction faite du prix des travaux exécutés par le Gouvernement sur la ligne de Varsovie, s'élève à 1,066,660,000 francs. Le revenu net de 104,140,190 francs représente donc un intérêt à 9.85 p. 0/0 de la dépense à la charge de la Compagnie, ou en nombres ronds, 10 p. 0/0.

Si maintenant on veut se rappeler la situation des Chemins de fer projetés, le rôle qu'ils sont appelés à remplir et pour la Russie et dans les rapports de la Russie avec l'Europe ; si on tient compte des moyens dont la Compagnie dispose pour développer son trafic par des entreprises de toute nature, comme docks, services de transports tant à l'intérieur que sur mer, exploitation de mines, etc.; si on veut bien peser les résultats de l'expérience qui ont été produits plus haut, et qui ne laissent aucune place à la préoccupation d'un mécompte quelconque sur le chiffre des estimations; si enfin on pèse les rapprochements du présent paragraphe, en ce qui concerne les produits des Chemins de fer en exploitation, on arrivera nécessairement à cette conclusion, que le produit net de 10 p. 0/0, que nous indiquions tout à l'heure, est justifié par les calculs les plus sévères, et qu'il sera probablement dépassé par des résultats plus beaux encore dès les premières années de l'exploitation.

La répartition du capital en actions et en obligations améliorera d'ailleurs beaucoup le résultat au point de vue du capital en actions.

Telle est l'œuvre confiée à la *Grande Société des Chemins de fer russes;* conçue dans des proportions qu'aucune entreprise analogue n'a encore atteintes, ce n'est point seulement à la Russie, c'est à l'Europe tout entière qu'elle ouvre un champ d'ac-

tivité commerciale entièrement nouveau. Marquée d'un caractère spécial de grandeur et d'utilité, elle offre aux capitaux de toutes les nations une sécurité complète, et, dès les premières années, la certitude d'un revenu considérable auquel l'avenir promet un accroissement rapide.

Ce n'est point seulement par les conditions favorables dans lesquelles elle s'établit que cette grande œuvre mérite d'inspirer la confiance; c'est aussi par la garantie efficace et par l'assistance bienveillante dont l'entoure, dès son début, le Gouvernement puissant qui en a le premier conçu la pensée et provoqué l'exécution.

PIÈCES A L'APPUI.

N° 1.

Extrait de la légende de la carte intitulée : *Karte des Europaeschen Russlands, etc. — Von A. Petermann.* — Gotha, Justus Perthes. — 1855.

La Région des forêts, qui occupe le nord de l'Empire, a une superficie de 168,740,000 hectares ; elle a une population de 10,000,000 d'habitants, qui s'adonnent à l'exploitation des forêts, à la culture des champs, à la chasse et à la pêche. La production des chanvres y est abondante : on en exporte pour 40 millions de francs par année.

La Région des manufactures, d'une superficie de 95,800,000 hectares, compte 18 millions d'habitants.

Dans la partie moyenne, entre le Volga et la Desna, qui forme le centre de la région manufacturière de la Russie, le tissage, les fabriques de papier, les fonderies, les verreries, les poteries constituent les branches principales de l'industrie, tandis que dans la partie orientale du Volga on s'occupe de la fabrication d'objets en bois ou en écorce de tilleul, et dans la partie orientale de la Desna, de la culture et de la mise en œuvre des chanvres.

A l'est, et se rattachant à cette région des manufactures, se trouve le district des usines, dont Perm est le centre, qui contient les 9/10es des mines exploitées dans l'empire, et fournit principalement le cuivre et le fer.

La Région agricole a une population de 20,000,000 d'habitants, sur une superficie de 95,800,000 hectares. Cette région peut être appelée le grenier de la Russie. Elle fournit d'énormes quantités de blé qui assurent la subsistance des régions industrielle et forestière, et celle de l'armée, et elle livre à l'exportation pour 160,000,000 de francs au moins en blés, en graine de lin et autres matières premières. Cette région contient la population la plus condensée de la Russie.

La Région de l'élève du bétail a une superficie de 72,680,000 hectares et 4,000,000 d'habitants. Les nombreux troupeaux qui paissent dans les plaines immenses et sans arbres de la Russie méridionale fournissent les bêtes de boucherie et des articles de vêtements pour la consommation intérieure, et une valeur de 80,000,000 de francs en suif et en laine pour l'exportation.

Depuis la steppe des Kirghises jusqu'en Crimée, le sol de la Russie méridionale, saturé de sel marin, donne lieu à une exploitation considérable de sel, tandis que les riverains de la mer d'Azow et de la mer Caspienne s'adonnent à la pêche.

ÉTAT INDUSTRIEL DE LA RUSSIE.

La première des industries russes est certainement l'industrie agricole, qui donne chaque année, suivant M. de Tegoborski, 260 millions de tchetwerts de blé (520 millions d'hectolitres); 120 à 130 millions de kilogrammes de chanvre et de lin, d'énormes quantités de laine, de cuirs, de suif, etc. Après ces produits des fermes, viennent les industries minérale et forestière : on compte, en Russie, 180 millions d'hectares (plus de 3 fois l'étendue de la France) couverts de bois; on évalue à 320,000 tonnes la quantité de fonte et de fer en barre, que produisent les hauts fourneaux et forges de Russie. Enfin, le *Journal des Manufactures*, publié à Saint-Pétersbourg, constatait dernièrement qu'il existe dans tout l'Empire 10,388 fabriques ou usines, employant 470,914 ouvriers et produisant une valeur de 162,151,705 roubles ou 648,606,820 francs. Nous nous bornons à citer les principaux établissements :

Fabriques de drap, 414; — ouvriers, 86,443; — production, 13,446,238 archines (1) et 180,057 pièces; — valeur produite, 68 millions de francs.

Autres lainages. — Fabriques, 130; — ouvriers, 13,806; — pièces, 861,769; — archines, 1,691,014; — 21 millions de francs.

Filatures de coton. — Etablissements, 55; — ouvriers, 30,976; — pouds (2) de fil, 1,136,325; pièces, 88,150; — archines de tissus, 85,509; — 63 millions de francs.

Fabriques de cotonnades, 448; — ouvriers, 81,451; — tissus, 3,770,030 pièces; archines, 8,764,881; — 57 millions de francs.

Teinture et impression des tissus. — Établissements, 349; — ouvriers, 25,867; — archines, 6,785,988; — pièces, 4,411,007; — 61 millions de francs.

Fabriques de toile. — Établissements, 112; — ouvriers, 12,450; — pièces, 375.186; — archines, 170,044; — 10 millions de francs.

Soieries et brocarts. — Fabriques, 532; — ouvriers, 15,982; — archines, 5,302,607; — pièces, etc., 1,270,191; — 23 millions de francs.

Corderie et cables. — Usines, 142; — ouvriers, 3,403; — pouds, 757,344; — 23 millions de francs.

Fabriques de papier, 177; — ouvriers, 14,942; — rames, 1,388,365; — pouds de papier, 50,484; — feuilles de carton, 716,134; — sagènes (3) de carton pour toiture, 40,000; — 16 millions de francs.

Usines a fer, 115; — ouvriers, 27,879; — pouds, 5,258,455; — pièces de fonte, 64,274; — pouds de fer, 1,920,927; — pouds d'acier, 38,731; — 15 millions de francs.

(1) L'archine = 0 mèt. 711.
(2) Le poud = 16 kilogr. 58.
(3) La sagène = 2 mèt. 13.

Fonderies de cuivre, 149 : — ouvriers, 4,255 ; — pouds, 133,023 ; — pièces, 1,251,102 ; — 6 millions de francs.

Usines a sucre, 364 ; — ouvriers, 45,711 ; — pouds de sucre, 2,418,238 ; — 80 millions de francs.

Enfin, on comptait :

Fabriques de tabac	545
Fabriques de quincaillerie	289
Fabriques de produits chimiques	102
Savonneries	262
Verreries et cristalleries	189
Fonderies de suif	534
Fabriques de chandelles	495
Tanneries	20,252

Nous croyons devoir ajouter aux aperçus généraux qui précèdent quelques détails sur les progrès industriels des contrées importantes dont Moscou est le centre.

Rien ne justifie mieux aujourd'hui le nom de *cœur de la Russie* par lequel la tradition désigne habituellement Moscou, que la place qu'occupe actuellement cette ville dans le développement et dans la sphère de la richesse nationale. Le concours de plusieurs circonstances, entre autres la position même de Moscou au centre du pays, favorise, au milieu d'une population nombreuse, l'essor de l'activité industrielle et y concentre presque tout le commerce intérieur de l'Empire.

Il y a longtemps qu'on a surnommé Moscou le *Manchester* de la Russie ; mais cette ville n'est pas seulement un immense atelier travaillant pour tout l'Empire, elle forme aussi un vaste dépôt où tous les trésors du commerce russe avec l'Asie viennent s'amasser pour se répandre ensuite, par diverses voies, dans l'intérieur. On aperçoit les conséquences naturelles et la preuve éclatante de ces faits dans les vastes proportions du commerce de transit intérieur de Moscou, commerce qui, outre son importance colossale, est encore remarquable en ce qu'il s'effectue principalement par terre, les communications par eau vers Moscou ne consistant que dans la ligne insignifiante de la navigation de la Moskowa.

Les produits bruts et les matières premières que l'on apporte à Moscou de tous les points de la Russie sont travaillés dans les nombreuses fabriques et manufactures de cette ville. Une partie sert à pourvoir aux besoins de ses habitants, tandis que le superflu devient l'objet d'un important commerce qui non-seulement remplit de ces produits les Gouvernements du centre, mais pénètre jusque dans toutes les provinces extrêmes de l'Empire. Il s'étend en Asie jusqu'aux frontières de la Chine, à Khiwa, en Boukharie, en Géorgie, en Turquie par Odessa, et en Europe par les Gouvernements de l'ouest et par Riga.

Tous les ports de la Baltique et de la mer Noire fournissent à Moscou des denrées coloniales et des produits bruts ou à demi façonnés. La Russie méridionale lui expédie de la laine, de l'huile, du chanvre et d'autres objets provenant de l'économie rurale. Les fertiles Gouvernements de l'intérieur l'approvisionnent des denrées de consommation, non-seulement pour les habitants de la ville même,

mais encore pour toute la population de la province, qui s'élève, y compris les ouvriers des autres Gouvernements employés aux fabriques de Moscou, à près de 1 million 1/2.

La mer Caspienne et les provinces du sud-est lui fournissent les riches produits de la Perse, du Caucase et de la pêche du bas Volga. La Sibérie, enfin, et les Gouvernements du nord-est lui envoient le superflu des produits des mines, de la chasse et de ceux qui forment l'objet de leurs relations commerciales avec la Chine et la Boukharie.

A son tour, Moscou, centre de l'industrie et résidence des principaux capitalistes qui influent sur le mouvement du commerce, met en œuvre, façonne ces produits et les répand ensuite sur tous les marchés, dans toutes les foires de l'Empire. Kasan, Nijni-Novgorod et Wladimir sont, à la vérité, sur la route par laquelle viennent les thés de Kiakhta et les pelleteries de Sibérie, mais c'est à Moscou qu'après la foire de Nijni-Novgorod, l'on achète la plus grande partie de ces objets.

Les produits bruts, les matières tinctoriales et les produits des manufactures étrangères que l'on expédie, tant par terre que par eau, de Saint-Pétersbourg à Moscou, traversent tout le Gouvernement de Tver ; cependant, les villes et les fabriques de ce Gouvernement n'achètent ces objets qu'à Moscou.

Les fabricants de Schony et d'Ivanoff pourraient recevoir tous les tissus de coton anglais et les denrées coloniales par eau, directement de Saint-Pétersbourg ; néanmoins ils en font l'acquisition à Moscou, où ils ont crédit chez les principaux capitalistes qui font venir ces objets d'Angleterre.

Les Gouvernements d'Orel, de Tambow et Riasan, que traversent en entier les transports de laine, prennent encore cet article à Moscou plutôt que dans les Gouvernements du midi de la Russie.

Moscou, en un mot, est le dépôt général des principaux objets du commerce intérieur de l'Empire. C'est la ville qu'il importe d'étudier le plus à fond, en Russie, au point de vue industriel et commercial.

L'*Aperçu statistique de l'industrie*, publié par M. Tarranoff, de Moscou, fait connaître que le nombre des établissements de filature et de tissage de cette ville s'élevait, en 1853, à 1,485, occupant 118,000 ouvriers et donnant un produit total évalué à 56 millions de roubles (224 millions de francs). On y comptait, en outre, 6,387 fabriques d'industries diverses, employant 19,954 ouvriers et produisant une valeur d'environ 25 millions de francs.

N° 2.

Voici la part des principales marchandises dans le commerce de la Russie d'Europe, tant à l'entrée qu'à la sortie, en 1852 et en 1853 :

1° IMPORTATION

	1852.	1453.
	Roubles arg. (1)	Roubles arg.
Coton brut	9,581,083	11,995,108
Vins de toutes sortes	7,489,543	8,047,266
Sucre brut	6,535,964	4,527,093
Sel	4,468,154	4,452,517
Tissus de soie	3,922,701	3,858,215
Indigo	3,360,455	4,465,398
Fruits	3,243,297	2,885,993
Tabac	2 895,812	2,462,606
Huile d'olive	2,430,420	4,778,859
Laine	2,323,825	1,854,218
Droguerie	2,145,520	1,758,834
Tissus de coton	2,111,338	2,062,233
Poisson	2,060,190	2,348,229
Machines	1,878,229	4,796,292
Café	1,867,242	1,794,563
Fils de coton	1,846,490	1,152,587
Quincaillerie	1,655,398	1,679,953
Soie	1,448,014	1,612,896
Tissus de laine (Draps)	1,353,689	1,300,960
Fourrures	1,277,757	1,204,206
Pierres précieuses	1,115,665	845,849
Tissus de lin et de chanvre	936,733	979,819
Médicaments préparés	860,682	929,572
Plomb	789,930	722,381
Horlogerie	784,321	734,747

2° EXPORTATION.

	1852.	1853.
	Roubles arg.	Roubles arg.
Céréales	33,889,986	54,614,000 (2)
Lin et Etoupe	11,084,947	13,795,504
Laine	8,896,879	9,005,000

(1) Le rouble = 4 fr.

(2) Y compris la farine.

	1852.	1853.
	—	—
	Roubles arg.	Roubles arg.
Graine de lin	8,696,125	11,307,964
Suif	7,918,694	11,386,953
Chanvre et Étoupe	6,771,341	9,532,242
Bois de construction	3,817,631	5,007,691
Cuivre	3,664,331	3,834,953
Soies de porc	2,223,082	2,670,016
Bétail	1,295,435	919,621
Potasse	1,258,479	1,020,781
Fourrures	1,143,079	1,949,027
Cordages	883,662	1,042,655
Fer	676,467	1,048,349
Colle de poisson	473,012	581,604

(Pour 1852, *Annales du Commerce extérieur.* — N° 862, page 6.)
(Pour 1853, *Tableau officiel du Commerce de Russie.*)

N° 3.

NOMBRE ET TONNAGE COLLECTIF DES NAVIRES ARRIVÉS ET EXPÉDIÉS AU NORD ET AU SUD DE L'EMPIRE RUSSE EN 1850 ET 1851.

	1850.		1851.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
ENTRÉE.				
Ports de Baltique	3,423	634,002	3,790	608,050
— mer Blanche	547	112,104	721	82,208
— mer Noire et mer d'Azow	2,590	487,244	2,585	449,648
— mer Caspienne	220	19,396	227	18,886
Total	6,780	1,252,746	7,323	1,158,792
Total... Navires chargés	3,659	594,960	3,253	472,172
Total... — sur lest	3,121	657,786	4,070	686,620
SORTIE.				
Ports de Baltique	3,485	590,004	3,781	601,868
— mer Blanche	541	81,498	658	75,722
— mer Noire et mer d'Azow	2,480	459,628	2,598	452,024
— mer Caspienne	235	21,024	305	22,964
Total	6,741	1,152,154	7,342	1,152,578
Total... Navires chargés	6,373	1,098,164	6,821	1,094,040
Total... — sur lest	368	53,990	521	58,538

En 1852, la navigation de la Russie a offert dans son ensemble, et abstraction faite des voyages sur lest, le développement ci-après :

	Navires.		Tonneaux.
Entrée	3,707	jaugeant	547,802
Sortie	8,078	—	1,491,236
Total	11,785	—	2,039,038

L'excédant de la sortie sur l'entrée s'explique naturellement par le grand nombre de bâtiments nécessaires pour charger et transporter les produits encombrants du pays.

Si l'on ajoute aux chiffres ci-dessus le mouvement *sur lest*, on a un total général, entrée et sortie réunies, de 17,162 navires jaugeant officiellement 3,118,400 tonneaux.

Voici dans quelle proportion chacune des principales marines marchandes a pris part aux transports effectifs (tonnage) :

		ENTRÉE.	SORTIE.	TOTAL.
		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pavillons.	Anglais	158,892	427,224	586.116
	Grec	39,202	153,054	192,256
	Autrichien	19,360	126,164	145,524
	Sarde	25,930	97,908	123,838
	Turc	34,888	86,342	121,230
	Prussien	30,120	74,266	104,386
	Hollandais	28,280	72,330	100,610
	Suédois	21,158	62,708	83,866
	Mecklembourgeois	7,794	41,998	49,792
	Danois	12,596	29,650	42,246
	Français	9,288	27,286	36,574
	Hanovrien	8,036	23,954	31,990
	Autres étrangers (1)	41,578	89.276	130,854
Part collective des étrangers		437,122	1,312,160	1,749,282
Pavillon russe		110,680	179,076	289,756

Il résulte de ces rapprochements que le pavillon russe a couvert seulement 14 p. 0/0 des transports, laissant 86 p. 0/0 à partager aux marines étrangères. Celle de l'Angleterre en a pris le tiers, celle de la Grèce le neuvième, et celle de la France un peu plus de 2 p. 0/0.

(*Annales du Commerce extérieur.*—N° 862, page 4.)

MOUVEMENT MARITIME DE 1853.

Le voici tel qu'il ressort du Tableau du commerce russe, publié ultérieurement aux renseignements ci-dessus. Les opérations de cet exercice ont un intérêt

(1) Principalement ioniens, napolitains, anséates et américains.

particulier en ce qu'elles reçurent, comme on l'a déjà remarqué, un notable développement des transports extraordinaires de céréales.

Entrée.	Navires (1).	Tonneaux.
Mer Baltique	4,556	691,952
Mer Blanche	811	124,972
Mer Noire et mer d'Azow	5,384	1,158,966
Mer Caspienne	169	11,474
TOTAL	10,920	1,987,364
Sortie.		
Mer Baltique	4,638	701,470
Mer Blanche	837	127,270
Mer Noire et mer d'Azow	4,748	1,091,276
Mer Caspienne	292	29,224
TOTAL	10,515	1,949,340
Entrée et Sortie réunies.		
Mer Baltique	9,194	1,393,422
Mer Blanche	1,648	252,242
Mer Noire et d'Azow	10,132	2,250,242
Mer Caspienne	461	40,798
TOTAL GÉNÉRAL	21,435	3,936,704
Rappel du total de 1852	17,612	3,118,400
Différence en plus pour 1853	3,823	818,304

N° 4.

La navigation du port de Libau se prolonge depuis la mi-février jusque vers la fin de décembre, et quelquefois, pendant les hivers peu rigoureux, elle continue sans interruption, tandis qu'elle ne dure en moyenne que six mois à Cronstadt et sept mois à Riga. L'abord du port de Libau est si facile que les bâtiments peuvent y entrer et en sortir par tous les vents. Le trajet étant plus court et moins périlleux que dans le golfe de Finlande, la prime d'assurance est inférieure de 40 p. 0/0 relativement à Saint-Pétersbourg, et de 25 p. 0/0 relativement à Riga ; et, malgré tous ces avantages, il n'occupe, parmi nos ports

(1) Tant chargés que sur lest, le lest a compté en total { entrée... 7,787 nav. et 760,090 tonn. / sortie. .. 189 — 9,832 — }

du Nord, que la cinquième place. Le mouvement de la navigation dans le port de Liebau n'atteint pas un cinquième du tonnage des bâtiments qui fréquentent le port d'Arkangel, bien que ce dernier, situé à l'extrémité septentrionale de la Russie d'Europe, soit le plus désavantageusement placé sous le rapport de la rigueur du climat, car la navigation n'y dure que pendant cinq mois, et qu'en outre il appartient à un des Gouvernements les moins peuplés, les moins productifs et les plus éloignés des provinces les plus fertiles de l'Empire. Cette supériorité du mouvement commercial, le port d'Arkangel la doit uniquement aux voies de communications fluviales qui le mettent, par la Dwina, en rapport direct avec plusieurs provinces importantes de la Russie d'Europe, tandis que le port de Liebau, quoique très-rapproché de plusieurs contrées fertiles et productives, est privé de ces facilités de communication, et ne pourra atteindre le degré d'importance qui lui est assigné par sa situation géographique et par ses avantages locaux que lorsqu'il sera relié par une voie ferrée à la voie fluviale du Niémen et au chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie. (*Forces productives de la Russie*, tome II, page 547.)

N° 5.

Nijni-Novgorod.—C'est, comme on sait, le siége de la principale foire de l'Empire russe; cette foire se tient durant le mois d'août, et a été, en 1852, très-favorable à l'écoulement des produits de la Chine et des objets manufacturés en général. Les apports en thés n'ont pas été moindres de 42,000 caisses, qui se sont vendues de 550 à 600 francs, suivant les qualités. Il est arrivé près de 1 million 1/2 de kilogrammes de cuivre de 1re fusion, tant en planches qu'en feuilles, qu'on a payé de 1 fr. 98 c. à 2 fr. 27 c. le kilogramme, c'est-à-dire plus cher qu'en 1851. Le fer, au contraire, a baissé de prix. Les arrivages ont été de plus de 75 millions de kilogrammes. Les affaires en drogueries ont dépassé 17 millions de francs. La potasse n'a valu que de 27 à 35 centimes le kilogramme. L'approvisionnement en soieries, lainages, cotonnades et tissus mélangés, a été beaucoup plus considérable que l'an dernier, les marchands n'ayant fait que peu d'achats aux foires d'Egoriefsk, de Wosnesseurk et de Korenvoy. La demande des cotonnades, principalement pour les provinces transcaucasiennes, a été plus forte que jamais. On évalue à 6 millions 1/2 de kilogrammes la quantité de cotons filés convertie annuellement en indiennes par les fabriques russes. C'est un produit total de plus de 3 millions de pièces, dont 1/6 au moins trouve placement à la foire de Nijni-Novgorod. Il n'y avait pas, à la dernière, plus de 2,000 pièces de cotonnades étrangères imprimées; encore se sont-elles assez mal vendues. Les indiennes de Mulhouse ont valu de 38 à 43 copeks l'archine (de 2 fr. 13 c. à 2 fr. 42 c. le mètre); les batistes d'Ecosse et les jaconas, de 45 à 55 copeks (2 fr. 53 c. à 3 fr. 09 c. le mètre). Des organdis, des mousselines de laine et quelques étoffes de soie et de laine imprimées ont été payées de 80 copeks à

un rouble l'archine (4 fr. 64 c. à 5 fr. 62 c. le mètre). Ces articles n'ont de débouché que dans les grandes villes. Les cotonnades anglaises unies, ne payant que 48 copecks par livre (4 fr. 63 c. le kilogramme) de droit d'entrée, ont eu peu de succès. Il en est importé tous les ans de grandes quantités, surtout en couleur ponceau. On remarque néanmoins que cette couleur commence à être moins recherchée, et que les maisons françaises ont cessé presque entièrement d'expédier l'article similaire.

Du 1-13 juillet au 1-13 septembre 1852, il était arrivé à Nijni-Novgorod 2,902,000 kilogrammes de farine de seigle, qui s'est vendue, à la fin de la foire, de 6 fr. 57 c. à 6 fr. 83 c. les 100 kilogrammes. Les arrivages en farine de froment ont été de 7,555,000 kilogrammes.

L'importation et la vente des céréales et des légumes ont été plus considérables qu'en 1851.

Voici ce qui en a été apporté :

	hectol.
Blé	594,847
Avoine	143,520
Maïs	34,905
Pois secs	6,845

L'importation du sel du lac d'Eltonsk, au contraire, est descendue de 17 millions 256,000 kilogrammes à 7 millions 043,000 kilogrammes, qui ont été à peu près en totalité vendus, pour l'intérieur, au prix de 10 à 11 c. le kilogramme.

Les fers, dont les apports ont été de 75,348,000 kilogrammes, se sont vendus à divers prix, suivant la qualité. On évalue à 24 millions de francs le montant total de la vente : les tôles et fers-blancs de fabrication indigène se sont vendus dans les prix de 1 fr. 74 c. à 1 fr. 98 c. le kilogramme.

Dans les cuivres, indépendamment des quantités vendues sur place, il a été expédié à Saint-Pétersbourg, Moscou, Odessa, Toula et Astrakhan 1,228,500 kil. de cuivre pur de première fusion des usines Demidoff. Quant aux ustensiles de cuivre, au cuivre de tréfilerie, au laiton et à ses composés des usines russes, on en a expédié 409,500 kilogrammes, pour une valeur de 4 millions de francs, à Saint-Pétersbourg et à Moscou.

N° 6.

TABLEAU DU REVENU BRUT DES PRINCIPAUX CHEMINS DE FER AMÉRICAINS.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	Longueur totale en kilomètres.	DÉPENSES de 1er Établissement		REVENU BRUT	
		TOTAL.	Par kilomètre.	TOTAL	Par kilomètre.
Baltimore et Ohio, Main Stem.	611	123,875,000	203,000	23,645,000	38,500
Baltimore et Ohio Wasch Branch..................	48	8,961,000	182,000	2,377,000	49,500
Cincinnati, Hamilton et Dayton	96	18,352,000	191,000	2,721,000	28,500
Delawarre, Lakawanna et Western....................	179	35,183,000	196,650	6,853,183	37,700
Galena et Chicago........ ..	417	47,056,000	112,800	12,505,000	30,000
Hartford et New-Haven......	116	17,789,000	153,000	3,946,000	34,000
Hudson River..............	232	70,250,000	303,000	9,785,000	42,200
Little Miami...............	135	21,615,000	160,000	3,662,000	27,100
Michigan Central...........	531	66,024,000	124,300	15,543,000	29,200
New-York Central..........	895	210,000,000	234,700	41,974,000	46,900
New-York et Trie...........	800	194,000,000	243,000	34,284,870	42,850
New-York et Harlem........	214	54,693,000	255,500	5,618,000	26,300
New-York et New-Haven... .	99	28,552,000	288,400	4,773,000	48,200
Pensylwania Central.........	568	106,323,000	187,100	19,107,000	33,600
TOTAUX et MOYENNES...	4,941	1,002,675,000	202,930	186,616,053	37,769

N° 7.

DE BERLIN ET DES CHEMINS DE FER ALLEMANDS QUI SE DIRIGENT

DÉSIGNATION des CHEMINS DE FER.	Longueur en kilomètres.	DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.		PRODUIT BRUT.		
		TOTAL.	Par kilomètre.	Voyageurs et Recettes diverses.	Marchandises	TOTAL.
	kilom.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Berlin-Stettin.......	134	25,111,400	140,286	1,934,200	2,483,000	4,417,200
Stettin-Posen.......	204	20,060,100	118,145	1,310,500	1,276,700	2,589,200
Chemin de l'Est....	448	58,067,000	129,502	2,639,800	1,925,900	4,565,700
Bassé-Silésie.	388	77,773,000	200,552	3,639,700	6,167,000	9,806,700
Haute-Silésie.......	186	48,583,000	229,058	1,884,200	6,003,700	7,888,100
Empereur Ferdinand du Nord..........	413	108,663,500	262,825	7,343,300	14,861,500	22,204,800
TOTAUX.....	1,773	338,228,000	»	18,751,700	32,720,000	51,471,700
Moyenne par kilom.	»	»	190,766	10,576	18,454	29,030
	652	79,127,100	»	3,950,300	3,204,600	7,154,900
Moyennes pour Posen et l'Est.	»	»	121,361	6,059	4,915	10,974
	1,121	159,100,900	»	»	»	»

N° 8.

TARIFS EN MESURES ET EN [illegible]

Par tête et par kilomètre.

		fr.	c.
Voyageurs.	1re classe	0	112
	2e classe	0	0944
	3e classe	0	0469
Bestiaux (Petite vitesse).	Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, etc	0	1125
	Veaux et Porcs	0	0375
	Moutons	0	0187

Par tonne et par kilomètre.

		fr.	c.
Marchandises à grande vitesse		0	3815
Excédants de bagages		0	4577
Marchandises (Petite vitesse).	1re classe	0	1907
	2e classe	0	1275
	3e classe	0	0954

Par pièce et par kilomètre.

		fr.	c.
Voitures (Petite vitesse).	A un fond et à une seule banquette	0	2250
	A deux fonds et à deux banquettes	0	3000

Par kilomètre.

	fr.	c.
Trains spéciaux pour la poste	1	1250
Voiture additionnelle pour la poste	0	5625
Trains extraordinaires pour la poste	5	6244

N° 9.

CONVERSION DES MESURES, POIDS ET MONNAIES RUSSES EN MESURES, POIDS ET MONNAIES DE FRANCE.

1 werste = 500 sagènes = $1066^{m}78$ (mètres).
1 sagène = 7 pieds de Russie = $2^{m}13$ (mètres).
1 poud = 40 livres de Russie = $16^{k}38$ (kilogrammes).
1 rouble argent = 100 kopeks = 4 francs.
1 kopek = 4 centimes.

Paris, imprimerie de Paul Dupont, rue de Grenelle-Saint-Honoré, 45.

DOCUMENTS OFFICIELS

UKASE

AU SÉNAT DIRIGEANT

Dans Notre sollicitude pour les intérêts de notre patrie, dont la prospérité Nous tient tant à cœur, Nous avons depuis longtemps reconnu que la Russie, richement dotée par la nature, éprouvait, vu l'immense étendue qu'elle embrasse, un besoin tout particulier de communications faciles.

Cette conviction s'est encore fortifiée par suite des travaux auxquels Nous avons eu personnellement à concourir dès l'année 1842, alors que la volonté de Notre Auguste Père, de glorieuse mémoire, Nous appela à présider le comité des chemins de fer, chargé de délibérer sur l'établissement de la ligne de Saint-Pétersbourg à Moscou, et sur divers projets de routes semblables.

La construction même de cette voie, portant aujourd'hui à si juste titre le nom de l'Empereur Nicolas, a encore mis plus en évidence les avantages de ce nouveau mode de communication pour notre pays, toute son utilité en temps de paix comme en temps de guerre. Les chemins de fer dont, il y a dix ans à peine, l'urgence était encore contestée, sont reconnus mainte-

nant par toutes les classes de la population comme une nécessité pour l'Empire, et sont devenus un besoin national, un vœu aussi instant que général.

Pénétré de cette conviction profonde, Nous avons prescrit, dès la cessation des hostilités, d'aviser aux moyens les plus propres à satisfaire à cette exigence impérieuse. Un examen attentif a démontré l'avantage qu'il y aurait, sous le double rapport des facilités et de la promptitude d'exécution, de s'adresser de préférence, à l'exemple de tous les autres pays, à l'industrie privée, tant nationale qu'étrangère, le recours à celle-ci permettant en outre de mettre à profit la grande expérience déjà acquise par la construction de plusieurs milliers de verstes de voies ferrées dans les contrées occidentales de l'Europe.

Diverses offres ont été provoquées, proposées et combinées sur ces bases, et, après un mûr examen de l'affaire par le Comité des Ministres et sa discussion en Notre présence, les conditions reconnues à l'unanimité comme les meilleures, et sanctionnées par Nous, se sont trouvées être celles de la Compagnie de capitalistes russes et étrangers à la tête de laquelle figure notre banquier, le baron de Stieglitz.

Aux termes de ces conditions, la Compagnie s'engage à construire, à ses risques et dépens, dans l'espace de dix années, et à entretenir ensuite, durant une période de quatre-vingt-cinq ans, un réseau déterminé d'environ quatre mille verstes de chemins de fer, sous l'unique garantie par le Gouvernement de cinq pour cent sur les sommes affectées à la

construction, et avec la clause qu'à l'expiration des susdits termes le réseau entier fera retour gratuit à l'État.

Évitant l'obligation de sacrifices considérables et immédiats, le Gouvernement, en adoptant ces bases, se trouvera à même d'effectuer la construction du premier réseau des chemins de fer russes par la seule force de la confiance qu'inspire la stricte exactitude qu'il a constamment apportée à faire honneur à ses engagements, même au milieu des plus pénibles époques des luttes nationales.

Ce réseau s'étendra de Saint-Pétersbourg à Varsovie et à la frontière prussienne, de Moscou à Nijni-Novgorod, de Moscou par Kursk et la région du bas Dniéper à Théodosie, et de Kursk ou bien d'Orel, par Dunabourg, à Liebau. Ainsi, moyennant une voie ferrée continue à travers vingt-six gouvernements, se trouveront reliés trois capitales, nos principaux fleuves navigables, les centres de nos excédants agricoles et deux ports accessibles presque toute l'année sur les mers Noire et Baltique; l'exportation sera facilitée, les transports et l'approvisionnement intérieur seront assurés.

Abordant, avec un ferme espoir dans les bénédictions du Très-Haut, une entreprise nationale aussi vaste et bienfaisante, Nous faisons un appel à la coopération zélée et consciencieuse de tous Nos fidèles sujets, et ordonnons de mettre à exécution :

1° L'Acte contenant les conditions fondamentales de la concession du premier réseau des chemins de fer russes;

2° Les Statuts de la Grande Société des chemins de fer russes, organisée pour les constructions précitées;

Acte et Statuts qui se trouvent annexés au présent Ukase.

Le Sénat Dirigeant aura à prendre les dispositions nécessaires à cet effet.

L'original est signé de la propre main de Sa Majesté l'Empereur.

ALEXANDRE.

Saint-Pétersbourg, le 26 janvier 1857.

Traduit par le conseiller de Cour,

Baron de Mohrenheim.

Le Ministère impérial des affaires étrangères atteste que la traduction légale ci-dessus a été faite par son ordre.

En foi de quoi ledit Ministère a fait munir la présente de son sceau.

Saint-Pétersbourg, le 31 janvier 1857.

Le Directeur du Département de l'Intérieur,

(Signé) Hilferding.

Le Chef de Section,

(Signé) A. Malein.

ACTE

CONTENANT LES CONDITIONS FONDAMENTALES

DE LA

CONCESSION DU PREMIER RÉSEAU

DES

CHEMINS DE FER RUSSES

ARTICLE 1er.

MESSIEURS

STIEGLITZ et Cie, banquiers à Saint-Pétersbourg,

S.-A. FRAENKEL, banquier à Varsovie,

BARING frères et Cie, banquiers à Londres,

HOTTINGUER et Cie, banquiers à Paris,

THOMAS BARING, banquier à Londres, agissant au nom et comme se portant fort de MM. HOPE et Cie, banquiers à Amsterdam,

ISAAC PEREIRE, administrateur de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Lyon, et

AUGUSTE THURNEYSSEN, administrateur de la Compagnie du Chemin de fer de l'Ouest en France,

Agissant tant en leur nom personnel que comme se portant fort de MM. MENDELSSOHN et Cie, banquiers à Berlin,

ÉMILE PEREIRE, président du Conseil d'administration des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

B.-L. Fould et Fould-Oppenheim, banquiers à Paris,

Mallet frères, banquiers à Paris,

Baron Seillière, banquier à Paris,

J.-J. de Uribarren, banquier à Paris,

Des Arts, Mussard et Cie, banquiers à Paris,

Adolphe d'Eichthal, président du Conseil d'administration de la Compagnie générale maritime à Paris,

Frédéric Grieninger et Casimir Salvador, capitalistes à Paris,

S'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, un réseau de chemins de fer composé des lignes suivantes, savoir :

1° La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, suivant le tracé approuvé par le Gouvernement et le projet en cours d'exécution, sauf les modifications qui pourraient être ultérieurement autorisées par le Gouvernement sur la proposition de la Compagnie ;

2° L'embranchement à ouvrir entre la ligne précédente et la frontière prussienne, vers Kœnigsberg, et aboutissant à ladite frontière en un point qui sera déterminé par le Gouvernement ;

3° Sa ligne de Moscou à Théodosie, passant par ou près les villes de Tula, Orel, Kursk, Charkow, débouchant, soit directement, soit par un embranchement à la partie inférieure du Dniéper, et passant entre Perekop et Guènitchi ;

4° Une ligne se détachant de la précédente vers Kursk ou Orel, passant par Dunabourg, et aboutissant au port de Liebau en Courlande ; le Gouvernement s'obligeant à prendre les mesures nécessaires pour que l'achèvement des travaux destinés à compléter le port de Liebau coïncide avec l'achèvement des travaux de la ligne de Dunabourg à Liebau ;

5° La ligne de Moscou à Nijni-Novgorod, dont le tracé définitif, comme celui de chacune des lignes précédentes, sera arrêté par le Gouvernement sur la proposition de la Compagnie.

Les concessionnaires auront la faculté de rattacher à Saint-Pétersbourg

et à Moscou les lignes précédentes avec le chemin de fer qui unit ces deux villes.

Art. 2.

La concession pour ce qui concerne le chemin de Saint-Pétersbourg à Varsovie comprend les terrains, les terrassements et les ouvrages d'art, l'infrastructure et la superstructure de la voie de fer avec leurs dépendances immobilières et mobilières, telles que bâtiments des stations, places de chargement et déchargement, constructions aux lieux d'arrivée et de départ, maisons de garde et de surveillance, avec leur matériel et mobilier, approvisionnement de combustible et autres matériaux, machines fixes et mobiles, locomotives, wagons, outillage, en telle quantité et tel état qu'ils se trouveront à l'époque de la remise du chemin de fer à la Compagnie, et sans en rien distraire.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits et charges de l'État relativement à tous traités intervenus entre ce dernier et des entrepreneurs de travaux, fournisseurs de matériaux, constructeurs de wagons, tant pour l'établissement du chemin que pour son exploitation.

A l'époque de l'entrée en jouissance des concessionnaires, il sera dressé un état descriptif authentique et contradictoire de tous les objets et contrats compris dans la concession.

Le Gouvernement délivrera, en outre, aux concessionnaires tous les plans, devis, études et notions relatifs aux chemins de fer désignés à l'article 1er, qui pourraient leur être utiles.

Art. 3.

Les concessionnaires s'engagent à commencer les travaux dans l'année qui suivra la signature de l'ukase de concession, et à les conduire de telle sorte que le développement des chemins de fer terminés soit au moins de trois cents verstes à la fin de la troisième année, au moins de mille verstes à la fin de la cinquième année, et que l'ensemble du réseau soit com-

plétement achevé dans un délai de dix ans, à dater du jour de la concession.

Tous les travaux seront exécutés conformément aux tracés définitifs et aux plans dressés par les concessionnaires et approuvés par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics.

Les terrassements et les ouvrages d'art seront établis partout pour deux voies ferrées; toutefois, la Compagnie sera autorisée à commencer l'exploitation sur une seule voie, accompagnée de voies de garage suffisantes, et jusqu'à concurrence au moins d'un cinquième de la longueur totale; mais le Gouvernement pourra, s'il le juge nécessaire, exiger que la deuxième voie soit posée successivement sur chacune des sections ou parties du railway dont le revenu brut annuel atteindrait neuf mille roubles argent par verste.

La largeur de la voie ferrée sera la même que celle du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Moscou, sauf les exceptions autorisées par le directeur en chef des voies de communication et des travaux publics; l'inclinaison maximum des pentes sera de huit millièmes, et le rayon des courbes sera au minimum de trois cents sagènes.

Art. 4.

Pour garantie de la bonne exécution des lignes concédées, les concessionnaires s'obligent à verser entre les mains du Gouvernement russe, à titre de cautionnement, au fur et à mesure des émissions d'actions ou d'obligations qui auront lieu pour la formation du capital social, et dans le mois de ces émissions, cinq pour cent du capital nominal de la première émission, et cinq pour cent du capital effectivement appelé sur les émissions ultérieures.

La première émission devant être de soixante-quinze millions de roubles argent, soit trois cents millions de francs, le cautionnement de cinq pour cent sur cette somme devra être déposé dans le mois de l'ukase de la concession, soit en argent, soit en rentes de l'État russe.

Toutefois, une partie de ce cautionnement, proportionnelle à la souscription française, pourra être réalisée en rentes françaises.

La Compagnie concessionnaire rentrera dans le cautionnement par elle versé par dixième, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, de telle façon que, lorsqu'elle aura effectué pour sept millions cinq cent mille roubles argent de travaux, il lui sera rendu trois cent soixante et quinze mille roubles argent sur le cautionnement.

Dans tous les cas, le cautionnement ne pourra être, jusqu'à l'entière ouverture des lignes concédées, moindre de trois millions de roubles argent.

Art. 5.

La Compagnie a droit de pleine et entière jouissance pour son compte exclusif, à ses frais et risques, des chemins concédés pendant quatre-vingt-cinq ans, à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, ou bien jusqu'à l'époque du rachat à faire par l'Etat, suivant l'article 9 ci-après, en se conformant à toutes les conditions stipulées et sous l'observation des lois et règlements de Russie.

Art. 6.

Le Gouvernement garantit à la Compagnie, pour intérêts et amortissement des capitaux engagés, cinq pour cent par an sur les sommes ci-dessous énumérées.

Pour l'application de cette garantie, le réseau sera divisé en sections de la manière suivante :

Ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, deux sections ;

1° De Saint-Pétersbourg à Vilna ou Kowno ;

2° Et de Vilna ou Kowno à Varsovie et à la frontière de Prusse.

Ligne de Moscou à Théodosie, deux sections :

1° De Moscou à Kursk ;

2° Et de Kursk à Théodosie.

Ligne de Kursk ou d'Orel à Liebau, deux sections :

1° De Kursk ou d'Orel à Dunabourg ;

2° Et de Dunabourg à Liebau.

Ligne de Moscou à Nijni-Novgorod, une section.

La garantie de l'Etat sera applicable à chacune de ces sections, prise séparément, et elle commencera à courir, pour chaque section, du jour où elle aura été mise en exploitation.

La garantie s'appliquera, d'ailleurs, à l'ensemble du réseau, le produit de toutes les lignes étant confondu.

Elle durera jusqu'au terme de la concession, ou bien jusqu'au rachat par l'État.

Pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, cette garantie de l'Etat sera calculée sur un capital de quatre-vingt-cinq millions de roubles argent.

Pour la ligne d'embranchement dirigée sur la frontière prussienne vers Kœnigsberg, le capital sur lequel portera cette garantie de l'Etat sera établi d'après la longueur effective dudit embranchement, et à raison d'une dépense moyenne de soixante-neuf mille roubles argent par verste.

Enfin on établira, par un calcul semblable et d'après la longueur effective de chaque ligne, le capital dont l'intérêt avec amortissement est garanti à cinq pour cent par l'Etat pour les chemins de fer de Moscou à Théodosie, de Kursk ou d'Orel à Liebau, et de Moscou à Nijni-Novgorod ; mais le prix moyen par verste sera réduit, pour chacun de ces chemins, à soixante-deux mille cinq cents roubles argent.

L'évaluation de la garantie de chaque section sera proportionnelle à sa longueur.

Art. 7.

Dans le cas où l'Etat aurait eu à compléter les cinq pour cent ci-dessus indiqués, il lui sera tenu compte des sommes par lui avancées à ce titre

par l'attribution de la portion du produit net qui excéderait cinq pour cent.

Il est entendu que cette attribution cessera aussitôt que l'Etat aura été complétement remboursé du montant de ses avances et des intérêts simples calculés à quatre pour cent.

Art. 8.

Lorsque le produit net spécial de la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, prise avec son embranchement sur la frontière prussienne, excédera cinq pour cent du capital dont l'intérêt est garanti à la Compagnie sur ladite ligne et son embranchement, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'État jusqu'au complet remboursement, sans intérêt, des dix-huit millions roubles argent, montant à forfait des sommes dépensées par lui, sans dérogation à la garantie générale stipulée à l'article 6.

Il sera tenu à cet effet une comptabilité spéciale des dépenses et recettes d'exploitation de ladite ligne.

Art. 9.

A toute époque, après l'expiration des vingt premières années écoulées à dater de l'expiration des dix années accordées pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus sur l'ensemble du réseau pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on évaluera le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen fournira le montant d'une annuité qui sera due et payée par semestre à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur les quatre-vingt-cinq ans fixés par l'article 5.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur ni au produit

net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison, ni à la somme annuelle des intérêts garantis par le Gouvernement aux termes de l'article 6.

Art. 10.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, ou en cas de rachat, le Gouvernement entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer et de leurs dépendances immobilières et mobilières nécessaires à l'exploitation.

Toutefois, quant aux objets mobiliers, tels que locomotives, wagons, machines, outils, outillage et mobilier d'exploitation, la Compagnie sera remboursée de la valeur du matériel ajouté par elle au matériel initial nécessaire pour la mise en exploitation des lignes.

Pour établir le montant de la somme à rembourser, la valeur totale effective du matériel livré à l'État au moment de la reprise sera estimée de gré à gré, ou à dire d'experts, et de cette valeur totale on retranchera cinq mille roubles argent pour chaque verste de longueur des chemins rachetés. Cette somme de cinq mille roubles argent représente à forfait la valeur du matériel initial, telle qu'elle résultera de la dépréciation produite par l'usage.

Pour ce qui concerne les approvisionnements en combustibles et autres matériaux de tout genre, la Compagnie devra les remettre à l'État, à un prix convenu de gré à gré ou réglé par experts.

La Compagnie restera propriétaire des constructions spéciales, telles que fours à coke, usines, fonderies, fabriques de machines et autres, magasins, docks, etc., qu'elle aurait établis en dehors des dépendances des chemins de fer, et généralement de tous les biens meubles et immeubles qu'elle aurait acquis en vertu des dispositions de l'article 21 ci-après.

Art. 11.

Pendant la période fixée par l'article 3 pour la construction du réseau,

et pendant les dix années suivantes, il ne sera établi, en concurrence avec les lignes concédées à la Compagnie, aucune ligne partant d'un des points du réseau concédé, et pouvant desservir un autre point du même réseau, à moins de graves motifs politiques ou commerciaux, reconnus et constatés par le Gouvernement.

Dans ces cas, la concession des nouvelles lignes sera accordée de préférence à la Compagnie à conditions égales.

Art. 12.

Le maximum du tarif, pour les voyageurs et les marchandises, que la Compagnie est autorisée à percevoir, est soumis aux limitations suivantes :

VOYAGEURS, PAR TÊTE ET PAR VERSTE.

1re *Classe*....................................	3	kopeks.
2e *Classe*....................................	2 1/4	do.
3e *Classe*....................................	1 1/4	do.

Une réduction dans le tarif de troisième classe sera admise pour les voyageurs de cette classe qui seront transportés dans les trains de marchandises.

BESTIAUX PAR TÊTE ET PAR VERSTE.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait....................................	3	kopeks.
Veaux et porcs....................................	1	do
Moutons, brebis, agneaux, chèvres..................	1/2	do

MARCHANDISES PAR POUD ET PAR VERSTE.

1re *Classe.* — Fers et plombs ouvrés, cuivres, fontes moulées et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons spiritueuses, huiles, suif, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques.

garance, sucre, café, thé, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés, huîtres et poissons frais, objets de librairie, plumes et duvets, colle de poisson, porcelaine et faïence, plantes, fruits, houblons, meubles, instruments de musique, pelleteries, glaces, verre à glace, tabac, bougies, armes, étoffes, corroierie, cuirs, stéarine... 1/12 kopek.

2e *Classe.* — Minerais, coke, charbon de bois, perches, planches, madriers, bois de charpente, marbres en bloc, pierres de taille, bitume, ardoises, fontes brutes, fers en barres ou en feuilles, plomb en saumon, chanvres, lin, poissons et viandes salés............. 1/18 kopek.

3e *Classe.* — Céréales de tout genre, farine, sel, chaux, plâtre, bois à brûler, pierres à chaux et à plâtre, moellons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, pavés et matériaux divers, houille, marne, cendres, fumiers et engrais.................................... 1/24 kopek.

Pour le transport des marchandises à petite vitesse, les tarifs ci-dessus seront réduits de 10 p. 0/0 pour tout parcours excédant 200 verstes jusqu'à 500 verstes, de 15 p. 0/0 pour tout parcours excédant 500 verstes jusqu'à 1,000 verstes, et de 20 p. 0/0 pour tout parcours excédant 1,000 verstes.

VOITURES PAR PIÈCE ET PAR VERSTE.

Droschki, voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.......................... 6 kopeks.

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur.. 8 kopeks.

Dans les trains express qui pourront se composer seulement de wagons de première classe, les tarifs pourront être augmentés de 20 p. 0/0, à la condition que la vitesse moyenne des trains ne soit pas inférieure à 50 verstes par heure, temps d'arrêt non compris.

Dans les trains qui comprendront des compartiments de famille, pour 4, 6, 8 ou 10 places, on appliquera le tarif de la première classe augmenté de 40 p. 0/0.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus d'un poud n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Le poids des bagages excédant un poud sera payé à raison 1/5e de kopek par poud et par verste.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des trains de voyageurs, payeront à raison de 1/6e de kopek par poud et par verste.

Pour les voitures, chevaux, bestiaux, poissons frais et gibier, qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportés dans les trains de voyageurs, on appliquera le double des taxes portées au tarif.

Les denrées, marchandises, effets et animaux non désignés au tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

La Compagnie sera autorisée à présenter à l'approbation du Gouvernement un tarif spécial :

1° Pour le transport des paquets, colis, petits articles pesant isolément moins de trois pouds ;

2° Pour l'or et l'argent soit en lingots, soit monnoyés ou travaillés, plaqué d'or et d'argent, mercure, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Les perceptions autorisées par le présent article auront lieu par poud et par verste, sans égard aux fractions de poids et de distance ; tout excédant du poud est compté pour un poud, toute verste entamée sera payée comme si elle avait été parcourue ; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six verstes, le prix sera perçu comme pour six verstes entières.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de factage, de camionnage, de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de chemins de fer, seront payés en dehors des tarifs ci-dessus spécifiés, mais d'après les prix confirmés par le Gouvernement.

Les tarifs fixés ci-dessus établissent une limite que la Compagnie ne

pourra, dans aucun cas, dépasser sans une autorisation expresse du Gouvernement; mais elle pourra les réduire pour l'ensemble ou seulement pour quelques-uns des objets de transport, pour l'étendue de chaque ligne entière ou seulement pour le parcours d'une ou de plusieurs sections, de telle sorte, par exemple, que les prix, par unité de parcours, puissent décroître lorsque la distance augmente, et que ces prix puissent être mis en rapport avec la nature des marchandises et les facilités que les circonstances de l'exploitation présentent pour leur transport.

Les tarifs, une fois abaissés, pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement après avoir été appliqués pendant trois mois, et après une publication préalable d'un mois.

Dans le cas où la Compagnie accorderait à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports une réduction de tarif sous certaines conditions, elle serait tenue de l'appliquer à tous les expéditeurs et entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes conditions, de telle sorte que, dans aucun cas, il ne soit fait de faveur individuelle.

Les expéditions de marchandises, à moins de stipulations expresses motivées sur des réductions de tarif au-dessous de la limite légale, ou sur des facilités d'autre nature données au commerce, auront lieu dans l'ordre des remises à la gare de départ.

Art. 13.

Les militaires et marins de la marine impériale, expédiés isolément ou en corps, payeront le quart du tarif légal.

Les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre desdits corps payeront la moitié des prix fixés par le tarif légal.

Art. 14.

La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans chacun de ses trains ordinaires de voyageurs, le transport des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service; à cet effet, la Compagnie sera tenue

de réserver dans chaque train de voyageurs, sur la demande de l'administration des postes, un compartiment spécial de wagon d'une sagène et demie de longueur intérieure.

L'administration des postes aura, en outre, le droit d'exiger pour le transport des dépêches, avec une vitesse qui ne devra pas excéder celle qui est fixée par l'article 12 pour les trains express, un train spécial par jour dans chaque sens, dont les heures de départ, ainsi que la marche et les stationnements, seront réglés par le directeur général des travaux publics après avoir entendu la Compagnie. L'administration des postes pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures appropriées au transport des dépêches. Ces wagons-postes seront construits et entretenus à ses frais.

Il sera payé à la Compagnie une rétribution de trente kopecks par verste parcourue pour les trains spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes.

Si cette administration emploie dans chaque train plus d'un wagon de poste, la rétribution n'excédera pas quinze kopeks par verste et par voiture, en sus de la première.

La Compagnie pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures de toute classe pour le transport des voyageurs et des marchandises.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des trains spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou les stationnements de ces trains qu'autant que l'administration l'aura avertie par écrit quinze jours à l'avance. Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un train extraordinaire soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite dans les six heures de l'avis donné, sauf l'observation des règlements de police. Le prix de ces trains extraordinaires sera payé par l'administration des postes sur le pied de un rouble cinquante kopeks argent par verste parcourue.

Dans les stations où il y aura nécessité d'établir un bureau de poste, la Compagnie sera tenue de donner gratuitement dans ses bâtiments un cabinet ou local convenable.

Art. 15.

La Compagnie aura la faculté d'établir, à ses frais, tous les appareils, poteaux et fils télégraphiques nécessaires pour son propre service, et d'en faire usage sous la surveillance des agents supérieurs de l'inspection du télégraphe, sans pouvoir, dans aucun cas, les appliquer à la transmission des dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant pas le service de l'exploitation. Dans le cas où l'État voudrait établir une ligne télégraphique le long des chemins concédés, il sera autorisé à se servir des poteaux du télégraphe de la Compagnie pour supporter ses propres fils.

Art. 16.

Aucune section des chemins concédés ne pourra être livrée à l'exploitation qu'après une double vérification ayant pour but de constater, d'une part, que les travaux sont exécutés conformément aux plans approuvés; d'autre part, que l'exploitation pourra avoir lieu sans danger pour la sécurité publique.

Art. 17.

La Compagnie restera libre du choix de ses employés de tout grade, qu'elle pourra prendre en Russie ou à l'étranger. Cependant la nomination des employés supérieurs devra être approuvée préalablement par le Gouvernement, auquel la Compagnie devra remettre la liste générale de tous ses employés.

L'approbation du Gouvernement sera nécessaire pour toute mesure grave par ses conséquences dans le pays ou par son influence sur la garantie donnée par l'État, telle que l'aliénation ou l'affermage d'une partie des chemins de fer concédés, l'augmentation du capital social, la nomination des directeurs, l'émission d'emprunts autres que ceux autorisés par les Statuts pour la formation du capital primitif.

Art. 18.

La Compagnie sera affranchie, pendant la période de construction, de tous droits de douane ou autres sur les rails et accessoires de la voie, tels que plaques tournantes, changements de voie, machines et appareils d'alimentation, et sur les locomotives et tenders, voitures et wagons, essieux, roues, ressorts, ferrures de wagons isolées, machines-outils, outils et ustensiles des ateliers de réparation, matériaux bruts et ouvrés pour la construction du matériel, grues et engins, mobilier et outillage des stations.

Le tout jusqu'à concurrence des quantités nécessaires, et reconnues comme telles par l'Administration des voies de communication et des travaux publics, au premier établissement et à la mise en activité des chemins de fer concédés.

Art. 19.

Il sera fait entre la Direction générale des voies de communication et des travaux publics et la Compagnie concessionnaire un traité ayant pour but de régler les rapports des lignes appartenant à la Compagnie avec celle de Moscou à Saint-Pétersbourg.

Ce traité devra avoir pour effet :

1° De déterminer, pendant la durée de la période fixée pour la construction des lignes concédées à la Compagnie, le prix des transports des objets cités à l'article 18, nécessaires à l'établissement de ces lignes et de leur matériel d'exploitation, de telle sorte que ces prix ne puissent être fixés au-dessus du prix de revient;

2° D'établir des tarifs autant que possible communs et uniformes pour les marchandises expédiées d'un point quelconque des lignes appartenant à la Compagnie à Saint-Pétersbourg, et réciproquement ;

3° D'établir le prix de location des wagons qui passeraient des lignes de la Compagnie sur celle de Moscou à Saint-Pétersbourg, et réciproquement.

ART. 20.

Les concessionnaires sont substitués à tous les droits de l'État, pour les expropriations et occupations de terrains et de propriétés bâties appartenant à des particuliers et nécessaires à l'établissement des chemins de fer. Les terrains vagues de la Couronne, traversés par les chemins de fer, seront délivrés gratuitement à la Compagnie, et, en général, celle-ci jouira pour ses travaux de toutes prérogatives établies pour les travaux de la Couronne.

ART. 21.

La Compagnie aura la faculté, sous l'observation des lois et règlements du pays :

1° D'acquérir des terres sans paysans et de les exploiter pour plantations, cultures, construction de bâtiment, etc.;

2° D'établir, moyennant l'autorisation spéciale du Gouvernement, aux conditions qu'il déterminera, des routes de terre et autres chemins de service de fer ou de bois, canaux, docks, ports, etc., qu'elle exploitera pour la correspondance des stations de chemin de fer avec les localités voisines;

3° D'établir et d'exploiter des entreprises de transport sur les fleuves et les rivières navigables et sur mer, ou de traiter avec les entreprises existantes du même genre;

4° D'entreprendre des exploitations de mines, usines, forêts, carrières et autres semblables.

ART. 22.

Aucun impôt, autre que ceux qui seraient applicables à la généralité des immeubles du pays, ne sera établi sur le sol, fonds ou revenu des chemins de fer.

La Compagnie ne payera d'ailleurs aucun droit d'enregistrement, de timbre, de mutations ou autres, pour tous actes relatifs à la présente concession, à l'organisation de la Société, aucun droit de timbre sur les actions

ou obligations, ni généralement pour la réalisation par émission d'actions ou d'obligations du capital qui lui sera nécessaire, mais non ultérieurement.

ART. 23.

Pour ce qui regarde le contrôle et la surveillance, ainsi que le service et le personnel de la Compagnie, l'entreprise relève immédiatement de la Direction générale des voies de communication et des travaux publics.

Cette surveillance s'exercera par des Commissaires spéciaux, nommés et payés par l'État, lesquels, sans s'immiscer aucunement dans la direction des affaires de la Compagnie, auront cependant le droit d'en prendre pleine connaissance, d'assister aux réunions de l'Assemblée générale, de veiller à l'exécution des lois et règlements du pays, de la part de la Compagnie aussi bien que de ceux avec qui elle se trouverait en rapport, et d'être entre le Gouvernement et la Compagnie un intermédiaire appelé à faciliter et simplifier les rapports mutuels.

Aucune amende, aucune condamnation, soit contre la Compagnie soit contre ses agents, ne pourra être prononcée que par les autorités compétentes, conformément aux lois russes.

La responsabilité générale pour actes ou négligences relatifs à la gestion et à l'exploitation des chemins de fer ne pourra jamais atteindre que les employés salariés de la Compagnie, et dans aucun cas les membres du Conseil d'administration en leur qualité d'Administrateurs.

La responsabilité civile ne peut s'exercer que contre la Société, considérée comme un être collectif, et non personnellement contre ses membres (administrateurs ou actionnaires); cependant, pour des faits personnels, les membres de la Compagnie seront soumis aux lois générales.

ART. 24.

Toute contestation qui pourrait s'élever entre la Compagnie et l'Administration des voies de communication et des travaux publics, sera exa-

minée dans le délai d'un mois au comité des ministres et soumis à la décision définitive de Sa Majesté l'Empereur.

Art. 25.

La Compagnie pourra, moyennant l'approbation du Gouvernement, réunir à son entreprise, soit partiellement, soit en totalité, par voie d'achat, de fusion ou autre, les chemins de fer actuellement construits ou concédés, ou qui pourraient l'être ultérieurement.

Art. 26.

La Compagnie sera constituée en Société anonyme, conformément aux Statuts soumis à la sanction impériale.

Art. 27.

Faute par les concessionnaires ou la Compagnie qui les représenterait d'avoir exécuté et terminé, dans les délais prescrits, les travaux mis à leur charge, et satisfait aux autres obligations que leur impose le présent Acte, ils encourront, sauf les cas de force majeure, tels que guerre, blocus et autres calamités publiques, les pénalités suivantes :

Six mois après le premier avertissement du Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, touchant les clauses non exécutées, il sera donné à la Compagnie un second avertissement, et si, dans un second délai de six mois, il n'était pas fait droit aux réclamations du Gouvernement, le droit de la Compagnie à la garantie de cinq pour cent stipulée en sa faveur par l'article 6 du présent Acte ne lui serait acquis que sur celles des quatre lignes principales, énumérées audit article, qu'elle aurait terminées dans les délais prescrits et dont elle demeurerait, dans tous les cas, concessionnaire.

Quant aux lignes non terminées, le Gouvernement devenant propriétaire de l'ensemble des terrains achetés, des ouvrages construits, des matériaux approvisionnés pour l'établissement de ces lignes, même des sections

desdites lignes qui seraient terminées et mises en exploitation, aura l'obligation de mettre chaque ligne séparément en adjudication aux clauses et conditions du présent cahier des charges, en laissant à la Compagnie, pour toute indemnité, l'option ou de toucher le prix total de l'adjudication s'il se présente acquéreur, ou de recevoir du Gouvernement, pendant la durée de la concession fixée par l'article 5, l'intérêt à cinq pour cent des sommes garanties par l'État, pour les sections terminées desdites lignes, intérêt qui lui sera dû et servi par le Gouvernement, même au cas où il n'y aurait pas d'adjudicataire.

Signé : Le Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, aide de camp,

Général TCHEFFKINE.

Le Ministre des finances, secrétaire d'État,

DE BROCK.

Au nom et par procuration de tous les fondateurs le Conseiller, d'État actuel,

Baron DE STIEGLITZ.

Traduit par le Conseiller de cour et chef de bureau,

BURMEISTER.

Vu et certifié pour traduction conforme, le Conseiller d'État actuel dirigeant la section,

RICARD.

Le Ministère impérial des Affaires étrangères atteste que la traduction légale ci-dessus a été faite par son ordre. En foi de quoi ledit Ministère a fait munir la présente de son sceau.

Saint-Pétersbourg, le 28 janvier 1857.

Le Directeur du département de l'Intérieur,

HILFERDING.

Le Chef de Section,

A. MALEIN.

STATUTS

ARTICLE 1er.

Les concessionnaires du premier réseau des chemins de fer en Russie, nommés dans l'acte de concession y relatif du 26 janvier 1857, fondent, pour l'exécution de cette entreprise, et avec l'autorisation de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, une Société anonyme, composée de tous les propriétaires des actions à émettre d'après les présents Statuts.

Objet. — Dénomination de la Société. — Siége et durée de la Société.

ART. 2.

Cette Société a pour objet :

1° L'achèvement et l'exploitation du chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Varsovie;

La construction et l'exploitation d'un embranchement allant du précédent à la frontière de Prusse vers Kœnigsberg;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Théodosie, débouchant à la partie inférieure du Dniéper ;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer se détachant du précédent et aboutissant au port de Liebau sur la Baltique;

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Moscou à Nijni-Novgorod;

Lesdits cinq chemins désignés dans l'acte de concession confirmé par Sa Majesté l'Empereur;

2° La construction et l'exploitation de tous les autres chemins de fer et

voies de communication qui pourraient être ultérieurement concédés à la Société, pris à bail ou achetés par elle ;

3° Tous services de transport par terre ou par eau qui pourraient être établis par la Société en correspondance avec les chemins lui appartenant ou affermés par elle, sous réserve de tous priviléges et concessions déjà accordés ;

4° La jouissance et l'exploitation de tous les terrains, forêts, mines, usines, fabriques de machines ou autres qui seraient acquis par voie de concession, achetés ou affermés par la Société présentement ou dans l'avenir ;

Le tout sous réserve de l'observation des lois générales du pays.

Art. 3.

Cette Société prend la dénomination de : *Grande Société des Chemins de fer Russes.*

Art. 4.

Le siége de la Société est à Saint-Pétersbourg.

Art. 5.

La Société commence le jour de sa constitution et finit à l'expiration du terme fixé pour la durée de la concession des chemins de fer ci-dessus désignés.

La Société sera constituée à partir du jour de l'approbation des présents Statuts.

Art. 6.

Apport de la concession.

Les fondateurs nommés à l'article 1er de l'acte de concession

Apportent et transmettent à la Compagnie, sans aucune restriction ni réserve, autre que les droits qui leur sont attribués à titre de fondateur par les articles 7 et 43 des présents Statuts, tous les droits qu'ils ont ob-

tenus du Gouvernement Russe par ledit acte de concession, confirmé par Sa Majesté l'Empereur, le 26 janvier 1857.

En conséquence de ces apport et transmission, la Société est mise purement et simplement, comme ayant droit, en leurs lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les conditions et obligations qui résultent de ladite concession.

Le compte des frais, jusqu'à la mise en activité de la Société, sera réglé par le Conseil d'administration, qui fera le nécessaire pour le remboursement à qui de droit.

Art. 7.

Fonds social. — Actions. — Versements.

Le fonds social est fixé à 275 millions de roubles argent (un milliard cent millions de francs).

Ce capital sera formé successivement au moyen de la création d'actions de 125 roubles argent et d'obligations dont la coupure, la forme et les conditions d'émission seront déterminées par le Conseil d'administration.

Lesdites actions et obligations seront émises par séries.

Les obligations seront remboursables en quatre-vingt-cinq ans au plus.

Le produit de l'émission de ces obligations ne pourra, dans aucun cas, dépasser la moitié du fonds social.

La première émission sera de 600,000 actions, représentant un capital de 75 millions de roubles argent.

Les deux tiers des actions des séries qui suivront la première devront être mis à la disposition des porteurs des actions de la première série, et, s'il y a lieu, de l'ensemble des séries d'actions précédemment émises dans la proportion des actions possédées par chacun d'eux au moment de la nouvelle émission. L'autre tiers sera mis de droit à la disposition des fondateurs.

Ceux-ci, de même que les porteurs des premières actions, seront tenus d'effectuer, dans le délai d'un mois au plus, le versement requis, ou de renoncer aux actions.

Les actions et les obligations seront libellées de manière à pouvoir être négociées, outre la place de Saint-Pétersbourg, sur celles de Paris, Berlin, Londres et Amsterdam, savoir :

A Saint-Pétersbourg, à 125 roubles argent ;

A Paris, sur le pied de........	fr. 500	pour 125 roubles argent.
A Londres, sur le pied de......	£. 20	
A Berlin,	124 thalers de Prusse,	
A Amsterdam,	236 florins de Hollande,	

Le fonds social peut, avec l'autorisation du Gouvernement, être augmenté, au moyen de la création de nouvelles actions ou obligations, dans la mesure nécessaire aux besoins des entreprises sociales.

Le soin de décider si l'augmentation du fonds social, autorisée par le paragraphe précédent, s'effectuera en une ou plusieurs fois, et de fixer l'époque des émissions qui devront la réaliser, reste abandonné à la Société.

Les actions ou obligations à créer dans ce but seront émises aux époques et dans les conditions que déterminera l'Assemblée générale des actionnaires.

Art. 8.

Les 600,000 actions représentant le capital de la première émission seront réparties en Russie et à l'étranger.

La totalité de ces actions est souscrite et appartient aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

MM. Stieglitz et Cie, de Saint-Pétersbourg, et S. A. Fraenkel, de Varsovie, ensemble deux cent vingt-cinq mille actions, ci. 225,000

Baring frères et Cie, à Londres, cent soixante-dix mille actions, ci.................................... 170,000

A reporter............ 395,000

Report............	395,000
Thomas Baring, au nom et comme se portant fort de Hope et Cie, d'Amsterdam, soixante-dix mille actions, ci..............................	70,000
I. Pereire et A. Thurneyssen, au nom et comme se portant fort de Mendelssohn et Cie, de Berlin, dix mille actions, ci......................	10,000
Hottinguer et Cie, vingt-cinq mille actions, ci.......	25,000
I. Pereire et A. Thurneyssen, tant en leur nom personnel qu'au nom et comme se portant fort pour :	
MM. Émile Pereire,	
B. L. Fould et Fould-Oppenheim,	
Mallet frères et Cie,	
Baron Seillière,	
J. J. de Uribarren et Cie,	
Des Arts, Mussard et Cie,	
A. d'Eichthal,	
F. Grieninger,	
Casimir Salvador,	
Ensemble cent mille actions, ci..............	100,000
Ensemble, six cent mille actions, ci..	600,000

Art. 9.

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

Art. 10.

Après le versement de 30 p. 0/0, il sera remis aux ayants droit des titres au porteur.

Art. 11.

Les actions sont extraites d'un registre à souche, frappées du timbre sec de la Compagnie, et revêtues de la signature de deux Administrateurs, ou de celle d'un Administrateur et d'un employé de la Compagnie délégué à cet effet par le Conseil d'administration.

Chaque paiement fait sur le montant d'une action sera constaté sur le titre.

Art. 12.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seront désignées par lui.

Art. 13.

Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

Art. 14.

La possession d'une action emporte adhésion aux Statuts de la Société.

Les héritiers ou ayants droit de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens, argent et valeurs de la Société, ni s'immiscer, en aucune manière, dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'Assemblée générale.

Art. 15.

Les versements sur les actions sont payables dans les caisses désignées ou à désigner suivant l'article 12, aux conditions déterminées par le Conseil d'administration.

Toutefois, le premier versement appelé ne pourra être supérieur à 30 p. 0/0 du montant du capital.

Tout versement ultérieur devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement, à Saint-Pétersbourg, Moscou, Paris, Londres, Berlin et Amsterdam, dans deux des journaux autorisés à recevoir les annonces légales à Saint-Pétersbourg, à Moscou et à Paris.

Le Conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.

Art. 16.

A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 p. 0/0 par an.

La Société est autorisée à vendre les actions sur lesquelles les versements n'auront pas été faits dans les délais fixés.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués en l'article 15, avec indication des conséquences de ce retard.

A partir du vingtième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions, en une fois ou successivement, sur duplicata, aux Bourses de Saint-Pétersbourg, Paris, Londres, Berlin ou Amsterdam, par le ministère d'un agent de change, et aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues deviendront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux ayant le même numéro que les titres annulés.

En conséquence, la négociation de toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés n'aura aucune valeur.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles. L'excédant, s'il en reste, appartiendra à l'actionnaire exproprié.

Art. 17.

Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital nominal de leurs actions; au delà, tout appel de fonds cesse d'être obligatoire.

Art. 18.

Conseil d'administration.

Les affaires de la Compagnie sont administrées par un Conseil composé de vingt membres.

La moitié au moins des Administrateurs sera choisie parmi les nationaux.

Le Président devra être Russe.

Les membres du Conseil sont nommés par l'Assemblée générale pour cinq années.

Chaque Administrateur doit être propriétaire de 100 actions qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions seront déposés à Saint-Pétersbourg dans la caisse sociale, et partout ailleurs, dans les caisses qu'aura désignées le Conseil aux termes de l'article 12.

Art. 19.

Les Administrateurs reçoivent des jetons de présence dont le montant total annuel ne pourra dépasser 50,000 roubles argent (200,000 fr.)

Art. 20.

Par dérogation à l'article 18, le premier Conseil d'administration sera composé ainsi qu'il suit :

Président.

Le conseiller privé et sénateur A. Levschine.

Vice-Présidents.

Le conseiller d'État actuel Baron de Stieglitz,

Thomas Baring, banquier à Londres.

Membres.

Le conseiller privé actuel et membre du conseil de l'Empire L. TEGOBORSKI ;

Le conseiller privé et sénateur B. DANZAS ;

Le général major à la suite de S. M. l'Empereur A. TIMACHEF ;

L'aide de camp de S. M. l'Empereur comte V. BOBRINSKI ;

Le prince S. KOTCHOUBEY, conseiller d'État en retraite ;

A. ABAZA, major en retraite ;

Le conseiller de commerce D. POLEJAYEF ;

Le négociant S. GWYER, membre du conseil de commerce ;

Ernest SILLEM, associé de la maison Hope et Cie, à Amsterdam ;

Guillaume BORSKI, banquier à Amsterdam ;

Francis BARING, banquier à Londres ;

Henri HOTTINGUER, banquier à Paris ;

Isaac PEREIRE, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon ;

Le baron SEILLIÈRE, banquier à Paris ;

Auguste THURNEYSSEN, administrateur des chemins de fer de l'Ouest, en France ;

Et Louis FOULD, banquier à Paris.

Les personnes ci-dessus désignées sont autorisées à s'adjoindre un membre qui doit compléter avec eux le nombre fixé par l'article 18.

A l'expiration des cinq premières années d'existence de la Société, le Conseil sera renouvelé chaque année par cinquième par l'Assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier Conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des Administrateurs, en commençant par ceux qui ne sont pas fondateurs.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu.

ART. 21.

Le conseil d'administration nomme, chaque année, parmi ses membres, un Président et deux-Vice-Présidents qui peuvent être indéfiniment réélus.

En cas d'absence simultanée du Président et des Vice-Présidents, le Conseil désigne un de ses membres pour remplir les fonctions de Président.

Le Président et un Vice-Président sont choisis parmi les membres résidant en Russie ; le deuxième Vice-Président sera choisi parmi les membres résidant à l'étranger.

ART. 22.

Le Conseil d'administration se réunit au siége social sur la convocation du Président, aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents en personne, ou représentés par des fondés de pouvoirs, conformément à l'article 23.

En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

Quatre Administrateurs au moins doivent être présents ou représentés, pour que les délibérations soient valables. Dans ce cas, la décision, pour être valable, doit être prise à l'unanimité des voix.

ART. 23.

Les Administrateurs non nationaux peuvent se faire représenter dans les délibérations du conseil d'administration par des fondés de pouvoirs.

Chaque fondé de pouvoirs devra être propriétaire de cinquante actions, qui seront déposées dans la Caisse de la Société. Les pouvoirs lui seront donnés pour un an seulement, mais ils pourront être renouvelés.

Aucun Administrateur ou aucun fondé de pouvoirs ne peut avoir dans le Conseil d'administration plus d'une voix.

ART. 24.

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des

procès-verbaux signés par le Président et par deux autres membres ; les copies ou extraits de ces procès-verbaux doivent, pour être valables, être signés par le Président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions, et par un membre du Conseil d'administration au moins.

Art. 25.

En cas de décès ou de démission d'un Administrateur, il sera pourvu à son remplacement par le Conseil d'administration, aux conditions et suivant le mode indiqués aux articles 18 et 21.

Les Administrateurs ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que les autres Administrateurs, et ne demeureront en fonction que pendant le temps qui resterait à courir de l'exercice de leurs prédécesseurs.

Ces nominations seront soumises à la confirmation de la plus prochaine Assemblée générale.

Art. 26.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la Société :

1° Il conclut, autorise ou ratifie toutes conventions ayant trait à l'acquisition, à la construction, à la vente, à l'échange ou à la prise ou mise en ferme de tout chemin de fer ou autre établissement ou entreprise rentrant dans l'objet de la Société ; il autorise ou effectue tous achats ou ventes de terrains ou autres immeubles qui seraient nécessaires.

2° Il fait les traités relatifs aux rapports à établir avec d'autres chemins de fer ou avec toutes autres entreprises de transport.

3° Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles de la Société en Russie.

4° Il autorise toute vente ou échange d'effets, rentes et autres valeurs appartenant à la Société.

5° Il fixe et modifie soit les tarifs, soit leur mode de perception ; il fait

les règlements pour l'organisation du service, et pour l'exploitation des chemins de fer ou autres établissements.

6° Il traite et décide, dans les limites de ses Statuts, sur tous les intérêts de la Compagnie.

7° Il adresse au Gouvernement toute demande de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, de concessions nouvelles, de création et d'exploitation de mines ou usines et de tous autres établissements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'Assemblée générale.

8° Il soumet à l'Assemblée générale toutes propositions d'emprunts, sauf, toutefois, les pouvoirs spéciaux que lui confère l'article 7 pour l'émission des obligations.

9° Il soumet pareillement à l'Assemblée les propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de vente, échange, cession ou de dation à bail des chemins de fer, acquis ou concédés, de modifications ou additions aux Statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prolongation de la Société.

10° Il nomme et révoque le Directeur général et les directeurs spéciaux de la Compagnie ; il fixe leurs traitements.

11° Il pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'Assemblée générale.

12° Il modifie, s'il y a lieu, pour le paiement des coupons d'intérêts et de dividendes, le rapport établi entre les diverses monnaies par l'article 7, mais seulement après dix ans, à partir de la date de la confirmation des présents Statuts.

13° Il arrête, chaque année, les comptes qui devront être présentés à l'Assemblée générale, et fixe provisoirement le dividende.

14° Il fixe les dépenses générales de l'Administration. Il autorise toutes dépenses et tous paiements, sans limitation de sommes.

15° Il passe, pour l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et de toutes les entreprises de la Société, les traités d'achats et de ventes et généralement les marchés de toute nature ; il règle les approvisionnements et autorise l'achat ou la vente de tous les matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ou produits par elle.

16° Il autorise tous retraits, soit des établissements de crédit, soit d'entre les mains de personnes privées, tous transferts, transports, ventes d'actions, obligations, rentes et autres documents pécuniaires appartenant à la Société.

17° Il donne toutes quittances, et notamment celles concernant le prix de vente des immeubles avec ou sans payement.

18° Il autorise ou donne toutes mainlevées de séquestre judiciaire et de saisies-arrêts, toute radiation d'hypothèques.

19° Il autorise toutes actions judiciaires, toutes mesures conservatoires, toutes transactions à l'amiable et toutes espèces d'arbitrages.

20° Il nomme et révoque, sur la proposition du Directeur, tous agents et employés commissionnés ; il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications, et, en général, il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Neuf des Administrateurs, choisis parmi les membres du Conseil non nationaux ou Russes résidant à l'étranger, forment à Paris un Comité chargé de ce qui se rapporte aux intérêts de la Société hors de Russie.

Il est envoyé à ce Comité, dans les trois jours, une copie certifiée de chacun des procès-verbaux du Conseil.

Pour tous les objets spécifiés depuis le § 1° jusqu'au § 14° inclusivement, le Conseil d'administration devra demander l'avis du Comité de Paris, et il ne pourra prendre à cet égard une décision valable que vingt et un jours après, y compris le jour de la mise à la poste de la demande.

Les membres du Comité de Paris ont, en ce cas, le droit d'envoyer chacun, par écrit, un vote individuel, qui, s'il est arrivé avant l'expira-

tion des vingt et un jours susdits, comptera comme s'il était émis en personne ou par un fondé de pouvoirs. (Art. 23.)

La mise à exécution de toute mesure grave par ses conséquences dans le pays, ou bien par son influence sur la garantie de l'État, telle que la vente ou l'affermage d'une partie du chemin de fer, l'augmentation de la dette ou du capital social, la nomination des Directeurs, devra préalablement recevoir l'approbation du Gouvernement.

Art. 27.

La direction de tous les services peut être confiée, sous la surveillance du Conseil d'administration, à un Directeur général.

Il peut lui être adjoint un ou plusieurs directeurs spéciaux ou sous-directeurs.

Le Directeur général assiste aux délibérations du Conseil ; il y a voix consultative ; il est exclusivement chargé de l'exécution des décisions du Conseil ; il a sous ses ordres tous les fonctionnaires ou employés des services administratifs et techniques ; il propose au Conseil d'administration la nomination ou la révocation des employés commissionnés et la fixation de leur traitement ; il nomme et révoque les employés non commissionnés.

Il propose la fixation et la modification des tarifs, les règlements relatifs à l'organisation du service ; il prépare les traités relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises qui forment l'objet de la Société.

Un règlement particulier, qui sera arrêté par le Conseil d'administration, fixera les autres attributions du Directeur.

Art. 28.

Les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 29.

Les actes concernant les transferts de rente ou de tous autres documents pécuniaires appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la Société, les traités, marchés et tous autres actes engageant la Société, les acquits et les endossements, ainsi que les mandats sur tous les dépositaires des fonds de la Société, doivent être signés par un Administrateur et par une personne désignée par le Conseil, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul Administrateur, au Directeur ou à toute autre personne.

Les mandats sur les Banques et établissements de crédit du Gouvernement devront être signés par trois Administrateurs, conformément à l'article 1875, tome X, du Code civil russe. (Édition de 1842.)

Art. 30.

L'Assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Assemblée générale des Actionnaires.

Art. 31.

L'Assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins quarante actions.

Elle prend ses délibérations à la majorité absolue des membres présents, dans tous les cas où les présents Statuts ne s'y opposent pas.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'Assemblée générale. La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'administration.

L'Assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires sont au nombre de trente, et représentent le vingtième du nombre des actions émises.

Art. 32

Les décisions relatives aux emprunts, aux modifications des Statuts ou aux additions à y faire ne pourront être prises que dans une Assemblée générale réunissant au moins le dixième des actions émises, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de quarante au moins.

Celles relatives à l'augmentation du fonds social par l'émission de nouvelles actions ou obligations, à la prolongation ou à la dissolution de la Société avant le temps fixé à l'article 5, ne pourront être prises que dans une Assemblée générale représentant au moins le cinquième des actions émises, et également à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de quarante au moins.

Art. 33.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par les articles 31 et 32 pour la validité des résolutions de l'Assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à trente-cinq jours d'intervalle.

La seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 35 ci-après ; mais le délai entre le jour de la publication de l'avis à Saint-Pétersbourg et celui de la réunion est réduit à trente jours.

Les décisions de l'Assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

Art. 34.

L'Assemblée générale se réunit chaque année à Saint-Pétersbourg, dans le courant du mois de juin.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Art. 35.

Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, quarante jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux indiqués en l'article 15.

Lorsque l'Assemblée générale doit être appelée à délibérer sur les objets mentionnés en l'article 32, les avis de convocation doivent expressément les spécifier.

Art. 36.

Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister à l'Assemblée générale, doivent déposer leurs titres au siége de la Société à Saint-Pétersbourg, et partout ailleurs dans les caisses qui seraient désignées par le Conseil d'administration, quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de chaque Assemblée.

Il est remis à chacun d'eux une carte d'admission ; cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats constatant un dépôt de titres fait conformément à l'article 12 jusqu'à concurrence de quarante actions au moins, donnent droit à la remise de cartes d'admission à l'Assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait lieu quinze jours au moins avant l'époque fixée pour l'Assemblée générale.

Chaque carte d'admission doit constater le nombre d'actions déposées.

Art. 37.

L'Assemblée générale est présidée par le Président ou par l'un des Vice-Présidents du Conseil d'administration, et, à leur défaut, par l'Administrateur désigné par le Conseil pour les remplacer.

Les fonctions de Scrutateurs seront remplies par les deux plus forts

actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance, et qui auront accepté.

Le Président désigne le Secrétaire.

ART. 38.

Les votes de l'Assemblée générale sont comptés comme il est dit en l'article 39.

En cas de partage, la voix du Président sera prépondérante.

ART. 39.

Chaque nombre de quarante actions donne droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel ; comme fondé de pouvoirs, il peut en réunir encore vingt au plus.

ART. 40.

Les comptes sont soumis à l'Assemblée générale ; elle les approuve, si rien ne s'y oppose.

Elle nomme les Administrateurs qu'il y a lieu de remplacer, par suite d'expiration de leurs fonctions, de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce, dans les limites des Statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises, en exécution de l'article 26, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour exécuter ses résolutions.

ART. 41.

Les décisions de l'Assemblée générale, prises conformément aux Statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles doivent être constatées par des procès-verbaux signés par le Président, par l'un des Scrutateurs et par le Secrétaire.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, qui pourront être produits partout où besoin sera, devront être signés par le Président

du Conseil d'administration, ou par celui des Administrateurs qui en remplit les fonctions, et par un des autres membres du Conseil.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'Assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, sera annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire, en entrant en séance.

Art. 42.

Comptes annuels. — Intérêts. — Dividendes. — Fonds de réserve.

Pendant toute la durée de la construction des diverses sections de chemins entrepris par la Compagnie, ou de tous autres établissements se rattachant directement ou indirectement à l'exploitation des chemins de fer concédés, et jusqu'au moment de la mise en exploitation de ces sections, il sera prélevé chaque année sur le capital, pour être réunis aux produits nets de l'exploitation des parties déjà exploitées ou des établissements en activité, 5 p. 0/0 du capital engagé dans ces travaux, et resté jusque-là improductif.

Ce prélèvement ne sera pas applicable aux travaux d'achèvement ou d'entretien des sections ou établissements en exploitation.

Art. 43.

Le bilan sera arrêté au 31 décembre de chaque année et soumis à l'Assemblée générale avec les comptes y relatifs et les pièces justificatives.

Sur le produit net, c'est-à-dire après déduction de toutes les charges et dépenses d'entretien ou d'exploitation, il sera prélevé les sommes nécessaires :

1° Au service des emprunts faits par la Compagnie;

2° A l'intérêt et à l'amortissement des actions;

2° A la restitution des avances faites par l'État, conformément à l'acte de concession de ce jour.

La somme restant disponible après ces prélèvements constituera l'excédant des produits nets annuels.

Cet excédant, déduction faite de la somme à retenir pour la réserve, conformément à l'article 44, sera réparti de la manière suivante :

90 p. 0/0 en faveur des actions amorties ou non amorties; les actions amorties devant être représentées par des coupons de jouissance dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration de la Compagnie.

6 p. 0/0 en faveur des fondateurs désignés en l'article 6, pour être répartis entre eux dans les proportions dont ils seront convenus, et représentés par des coupons dont la forme sera déterminée par le Conseil d'administration;

2 p. 0/0 en faveur des Administrateurs;

2 p. 0/0 en faveur des employés, pour être répartis entre eux dans les proportions qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Lorsque le Conseil d'administration se sera rendu un compte suffisant des bénéfices réalisés pendant le courant d'un semestre, il pourra autoriser une répartition anticipée, jusqu'à concurrence de 2 1/2 p. 0/0 au plus des versements effectués sur chaque action.

Art. 44.

Il sera prélevé sur l'excédant des produits nets annuels (art. 43) une somme de 5 p. 0/0 au moins, destinée à constituer une réserve pour les dépenses imprévues.

Quand la réserve aura atteint cinq millions de rouble argent, ce prélèvement pourra être réduit ou suspendu.

Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de cinq millions de roubles argent (vingt millions de francs).

Art. 45.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur la réserve, et, à défaut, sur

les premiers produits nets disponibles des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividendes aux actionnaires.

Art. 46.

L'amortissement des actions sera effectué en quatre-vingt-cinq ans, à partir du 1er janvier 1867; il y sera pourvu par une allocation proportionnelle au capital nominal et par l'intérêt des actions successivement remboursées.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement à Saint-Pétersbourg chaque année, aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront le capital de leurs actions, avec les intérêts et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur ou coupons de jouissance. Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés à l'article 43.

Les porteurs de ces actions de jouissance conserveront, du reste, les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties, sauf l'intérêt à 5 p. 0|0 sur le capital remboursé de leurs actions, auquel ils n'auront plus aucun droit.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit en l'article 15.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siége de la Société à Saint-Pétersbourg et dans les caisses qui auront été désignées par le Conseil, aux termes de l'article 12.

Art. 47.

Le payement des intérêts et des dividendes a lieu, d'après la décision du Conseil d'administration, par semestre ou par année, au siége de la

Société, à Saint-Pétersbourg, à Paris, à Londres, à Berlin et à Amsterdam, dans les caisses qui auront été désignées par le Conseil d'administration. Ces époques devront être publiées de la manière indiquée à l'article 15.

Tous les intérêts et dividendes qui n'auront pas été touchés à l'expiration des cinq années après cette publication sont acquis à la Société.

Art. 48.

Dispositions générales. — Modifications des Statuts. — Liquidation.

Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents Statuts, l'Assemblée générale est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par les articles 32 et 33.

Les délibérations à cet égard ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au Conseil d'administration délibérant à la majorité des deux tiers de ses membres présents, dans une Assemblée spécialement convoquée à cet effet, pour consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux résolutions votées par l'Assemblée générale.

Art. 49.

En cas de dissolution de la Société, l'Assemblée générale sera immédiatement convoquée par le Conseil d'administration, et déterminera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

Art. 50.

Contestations.

Toutes les contestations qui pourront s'élever entre les associés sur l'exécution des présents Statuts seront jugées par arbitres nommés par les parties, sans qu'il puisse être nommé plus d'un seul arbitre pour toutes les parties qui auront le même intérêt. L'appel des sentences arbitrales sera porté devant le Tribunal de commerce de Saint-Pétersbourg.

Les procès touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peu-

vent être intentés soit contre le Conseil d'administration, soit contre l'un de ses membres, qu'au nom de la masse des actionnaires et en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale.

Tout actionnaire qui veut provoquer une plainte de cette nature doit en faire, trente-cinq jours au moins avant la prochaine Assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est tenu de mettre la proposition à l'ordre du jour de cette Assemblée.

Si la proposition est repoussée par l'Assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier; si elle est accueillie, l'Assemblée générale désigne sur-le-champ un ou plusieurs Commissaires pour suivre la contestation.

Les significations auxquelles donne lieu la procédure ne peuvent être adressées qu'aux susdits Commissaires, et, dans aucun cas, elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement.

Le siége de la Société à Saint-Pétersbourg est en même temps son domicile légal, et nulle signification ne peut lui être adressée qu'à ce domicile.

Art. 51.

Commissaires du Gouvernement.

Le Gouvernement fera exercer le droit de surveillance qui lui appartient par des Commissaires qu'il désignera.

Les Commissaires auront le droit de prendre connaissance de la gestion des affaires de la Société.

Ils auront à veiller à ce que la Société ne dépasse pas les limites de sa concession, et à ce qu'elle observe exactement ses engagements, les conditions des Statuts et les prescriptions générales des lois du pays.

Signé : Le Directeur en chef des voies de communication et des travaux publics, aide de camp,

Général Tcheffkine.

Le Ministre des finances, secrétaire d'Etat,

De Brock.

Au nom et par procuration de tous les fondateurs, le Conseiller d'Etat actuel,

Baron DE STIEGLITZ.

Traduit par le Conseiller de cour et chef de bureau,

BURMEISTER.

Vu et certifié pour traduction conforme, le Conseiller d'État actuel dirigeant la section.

RICARD.

Le Ministère impérial des Affaires étrangères atteste que la traduction légale ci-dessus a été faite par son ordre. En foi de quoi ledit Ministère a fait munir la présente de son sceau.

Saint-Pétersbourg, le 28 janvier 1857.

Le Directeur du département de l'Intérieur,

HILFERDING.

Le Chef de section,

A. MALEIN.

Paris.— Imprimerie Paul Dupont, rue de Grenelle-St-Honoré, 45.

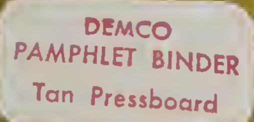




Paris, imprimerie de Paul Dupont, rue de Grenelle-Saint-Honoré, n° 45.



Indication des Lignes	Longueur en Verstes	Longueur en Kilomètres
Ligne de S.t Pétersbourg à Varsovie	1,010	1,073
Embranchement de la ligne précédente sur la frontière de Prusse vers Kœnigsberg	160	171
Ligne de Moscou à Théodosie	1,180	1,250
Ligne d'Orel à Liebau	1,150	1,227
Ligne de Moscou à Nijnei-Novogorod	400	427
	3,900	4,162


DEMCO
PAMPHLET BINDER
Tan Pressboard


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 084846374